

BIBIANO TORRES RAMIREZ

LA COMPAÑIA GADITANA DE NEGROS



ESCUELA DE ESTUDIOS HISPANO-AMERICANOS DE SEVILLA
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTIFICAS

LA COMPAÑIA GADITANA DE NEGROS

ESCUELA DE ESTUDIOS
HISPANO-AMERICANOS

C.D.L.C.
BIBLIOTECA

PUBLICACIONES DE LA
ESCUELA DE ESTUDIOS HISPANO-AMERICANOS
DE SEVILLA

CCXII
(N.º general)



*Con este libro inicia un nuevo tamaño la Serie «Dos Colores»,
sin que ello implique ninguna otra modificación de ésta.*

Las noticias, asertos y opiniones contenidos en este
trabajo son de la exclusiva responsabilidad de su au-
tor. La Escuela de Estudios Hispano-Americanos sólo
responde del interés científico de sus publicaciones.

A-A/2254

BIBIANO TORRES RAMIREZ



LA COMPAÑIA GADITANA DE NEGROS



SEVILLA

1973

ESCUELA DE ESTUDIOS
HISPANO-AMERICANOS

Primera edición de 1.000 ejemplares.

RESERVADOS LOS DERECHOS

*A Fernando de Armas y José Joaquín Real,
dos grandes amigos, siempre.*

Depósito legal SE - 192 - 1973

I. S. B. N. 84 - 00 - 03880 - 0

G. E. M. A. — Alfonso XII, 18. — Sevilla, 1973.

R 53022

INDICE GENERAL

	Págs.
INTRODUCCION	XIII

CAPÍTULO I

EL COMERCIO DE NEGROS EN EL SIGLO XVIII	I
---	---

El Asiento Inglés.—La “South Sea Company”.—Los Asientos hasta el Libre Comercio.

CAPÍTULO II

CONCESION DEL ASIEN TO	15
------------------------------	----

Solicitud de don Miguel de Uriarte.—Condiciones del Asiento.—Debates sobre la solicitud.—Observaciones sobre la solicitud.—Otras solicitudes.—El comercio negrero directamente con Africa.—Solicitud de Herrera, Silva y Tamayo.—Resolución del Consejo de Indias sobre el Asiento.—Cédula de concesión del Asiento.

CAPÍTULO III

FORMACION DE LA COMPAÑIA	43
--------------------------------	----

Comerciantes gaditanos que intervienen en

la Compañía.—Escritura de fundación de la Compañía.—Reformas de la Compañía.

CAPÍTULO IV

LA PRIMERA ETAPA COMERCIAL 53

El comienzo de las actividades.—El derecho de marca y el de capitación.—Restablecimiento del derecho de marca.—Otros cambios en el Asiento.—Balance del primer período.

CAPÍTULO V

LA COMPAÑIA A PARTIR DE 1770 72

Súplicas de la Compañía.—La crisis de 1772. Posición de Enrile.—Acuerdo en Madrid.—Renovación del comercio.

CAPÍTULO VI

EL OCASO DE LA COMPAÑIA 111

Causas de la ruina.—Derechos y precios de los negros de contratas anteriores.—Otras causas.

CAPÍTULO VII

LAS FACTORIAS AMERICANAS DE LA COMPAÑIA 119

La Factoría de Puerto Rico.—El final de la

factoría central.—La Factoría de la Habana.—Contratas precedentes.—Los comienzos de la factoría.—Diversas solicitudes de Asiento de La Habana.—La segunda etapa de la factoría.—La Factoría de Cartagena.—Otras factorías.

CAPÍTULO VIII

EFECTOS DE SU COMERCIO 167

Tráfico de negros.—Intentos de introducción en el Río de la Plata.—Negros introducidos.—Venta de los negros.—Comercio de harinas.—Otras mercancías de su comercio.

BIBLIOGRAFIA 191

APENDICE 195

INDICE DE NOMBRES Y LUGARES 215

ESCUELA DE ESTUDIOS
HISPANO - AMERICANOS
C.S.I.C.

BIBLIOTECA

INTRODUCCION

El tema de La Compañía Gaditana de Negros fue admitido por la Fundación Juan March para la consecución de una Beca el año 1970. Gracias a ella pude realizar la investigación necesaria en el Archivo de Protocolos de Cádiz, en el Archivo General de Simancas, y en la Biblioteca Nacional de Madrid.

Con los hallazgos obtenidos en esos archivos elaboré una memoria, la cual fue aprobada por la Fundación. Posteriormente, la amplia documentación existente en el Archivo General de Indias me ha permitido seguir el desarrollo de los acontecimientos ocurridos por la Compañía durante el período de su tráfico, cuyos resultados son los que presentamos en esta publicación.

En ella analizamos las vicisitudes seguidas por los comerciantes gaditanos para la consecución del Asiento, la posterior formación de la Compañía que se haría cargo de él, y los diversos factores que intervinieron en su negocio.

Era la primera vez que una compañía exclusivamente española iba a realizar el tráfico negrero con América. Este hecho, sin duda, influyó en la obtención del Asiento y en las innumerables gracias que se le fueron concediendo para su desenvolvimiento. Aunque, a pesar de ello, los resultados obtenidos no fueron los esperados. Tanto la falta de una unidad interna en la organización de la Compañía, como la imposibilidad de ejecutar el tráfico negrero directamente desde las factorías africanas a los puertos americanos, son causas suficientes para explicarnos sus fallidos frutos.

CAPÍTULO I

EL COMERCIO DE NEGROS EN EL SIGLO XVIII

Recientemente el estudio de la esclavitud está alcanzando un gran auge, siendo tratado el tema tanto por historiadores, como por sociólogos y economistas. Con ello, a las clásicas obras sobre la esclavitud, han venido a unirse multitud de trabajos sobre ella en diversos aspectos, los cuales nos permiten que nos podamos inhibir de hacer un estudio preliminar, en el que nada nuevo aportaríamos, sobre la historia de la trata negra en el nuevo mundo hasta el siglo XVIII, época en la que ejerció su comercio la Compañía Gaditana, a la que hemos dedicado nuestra investigación.

* * *

Después de un primer período de licencias para pasar esclavos negros a América, el cual ocupa casi todo el siglo XVI, el sistema fue sustituido por los Asientos. Estos eran unos contratos por los cuales un particular ante el Estado se comprometía a prestar un servicio estipulándose numerosos derechos y obligaciones de prestaciones recíprocas. Aunque el Asiento podía tener distintos fines, la importancia que tuvieron los asientos de esclavos puede decirse que en el comercio

indiano la palabra Asiento por sí sola significó el comercio de negros.

Este fue el sistema seguido durante todo el siglo XVII, firmándose una serie de ellos, la mayoría con portugueses, aunque algunas veces se volvió a la administración directa, bien dependiendo de la Casa de la Contratación o del Consulado de Sevilla, para caer casi todo él en manos holandesas al fines del siglo, y posteriormente en la Compañía Real de Guinea, de Portugal.

EL COMERCIO NEGRERO EN EL SIGLO XVIII

A partir de este momento estudiamos más detenidamente los métodos seguidos en ese comercio, para posteriormente ver las semejanzas y diferencias de ellos con la Compañía Gaditana.

La llegada al trono español de los Borbones significó el fin de la Compañía portuguesa, y el comienzo del monopolio francés en la trata negrera en la América hispana. Desde 1701 va a ser la Compañía Francesa de Guinea la encargada de la introducción,¹ comprometiéndose a llevar 48.000 piezas de Indias, a razón de 4.800 anuales.

El nuevo asiento, como había ocurrido anteriormente con otros celebrados con compañías extranjeras, fue mal visto en España. Chocó, también, con la falta de esclavos para el tráfico a mantener, ya que las factorías portuguesas se negaron a suministrárselos. Esto, unido a la amenaza de la guerra de Sucesión, y al retraso que desde un principio sufrieron los embarques,

¹ Real Cédula dada en Barcelona, el 26 de marzo de 1701. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

fueron causas de su poco rendimiento comercial. A causa de ello, a lo largo del período de la contrata tuvo que solicitar una serie de gracias para poder llevar a cabo su cometido. La más importante fue el permiso que obtuvo para traficar con las colonias extranjeras del Caribe, aunque se suponía que este contacto con ingleses y holandeses permitía un fácil contrabando.

Capítulo interesante a reseñar de este contrato es aquel por el cual el Rey español participaba simbólicamente en la Compañía sin aportar nada, pero abonando un 8 % anual que se le descontaba de lo que se debía de pagar a la hacienda real.

La Compañía gozó de una serie de gracias que anteriormente no existieron en otros asientos. Les fue permitido llegar a todos los lugares de América, incluso a Buenos Aires y el Callao, que hasta el momento habían sido celosamente guardados.²

Aunque la principal actividad comercial de la Compañía fue la trata negrera, los navíos de ella, libres del registro de la Casa de la Contratación, no se sujetaron a ninguna clase de prescripciones particulares con respecto al tamaño, armamento y aparejo, y supieron agregar algunas mercancías para comerciar. Por el artículo 23 de la contrata podían transportar a Inglaterra todos los materiales necesarios para el arreglo de sus navíos, y poder consumir, es decir vender, los sobrantes de los bastimentos que se embarcaban para la compra de los negros. Gracia que le fue ampliada en 1704 al permitírsele el derecho de tener almacenes en los puer-

² Studer, Elena F. S.: *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires, 1958, pág. 25.

tos y de enviar allí armamentos, aparejos y víveres necesarios para la tripulación y los negros.

Insistimos sobre todos estos derechos para compararlos después con las obligaciones y obstáculos que le fueron puestas a la Compañía Gaditana.

En cuanto a las operaciones que habían de hacerse en los navíos que llegaban a las Indias con las cargas de los negros, pocas variaciones había respecto a las anteriores. Se realizaba una primera visita por los oficiales reales, que inspeccionaban si llevaban contrabando. Después se hacía la visita sanitaria para verificar el estado del cargamento. Hechas ambas, comenzaba el desembarco y la entrega de los negros a los factores de la Compañía, quienes realizaban las operaciones de ventas.³

La primera de ellas era la medición de los esclavos, en la que intervenían los oficiales reales. Así se hacía la regulación de los negros a piezas de Indias, y percibir los derechos correspondientes. En un principio esto se hacía a las 48 horas de la llegada, y posteriormente se amplió el plazo a 15 días. Hecha la regulación, ya podían comenzar a hacerse las ventas o distribuir los negros a otros navíos para ser llevados a otros lugares.

A pesar de todas las facilidades con que contaron los concesionarios no pudieron cumplir el compromiso de abastecer de esclavos negros, declarándose en bancarrota el año 1710. Las causas de ello son muy complejas, casi inexplicables si se tiene en cuenta que los franceses compensaban las pérdidas del comercio de negros con el adicional de introducir y retornar de las

3 Artículos 21 y 22 del Asiento.

Indias una serie de mercancías, que a lo largo de los años del Asiento se le había ido concediendo.

Por otra parte, de todas las Indias las peticiones de mano de obra negra eran incesantes. Por ello puede decirse que la crisis que sufre la Compañía no es sino el resultado de la situación política y financiera de la época. Las guerras europeas habían entorpecido el comercio normal entre la metrópoli y las colonias. Además, la Compañía, al no poder obtener los negros en Guinea, tuvo muchos obstáculos para conseguirlos, y cuando se le autorizó para sacarlos de las factorías de Mina y Cabo Verde, en 1706, ya fue tarde para evitar la quiebra.⁴

EL ASIEN TO INGLÉS

Antes de acabar la guerra de Sucesión española, Inglaterra ya había sabido aprovechar el momento para conseguir muchas de sus pretensiones económicas. En 1707 obtiene la firma de un Tratado de Comercio, en Barcelona, por el que se aseguraba el comercio de las Indias, aunque de hecho ya llevaba cerca de un siglo interviniendo en él. Todo ello se va a confirmar en los Tratados de Madrid, donde se va a firmar el Asiento de Negros, el 23 de marzo de 1713,⁵ y meses después ratificado en Utrecht. Con él, Inglaterra eliminaba definitivamente a los franceses del comercio de negros, obtenía el monopolio de la trata y lograba indirectamente permiso para comerciar con el imperio español sin tener que valerse del contrabando.

4 Studer, Elena: Ob. cit., págs. 109 y sigs.

5 Biblioteca Nacional. Sección de Manuscritos, 6.774, fol. 270.

La duración del contrato se fijó en 30 años, pudiendo introducir 4.800 negros por año; es decir, un total de 144.000. En él se va a abandonar el sistema de tonelada por los muchos engaños que se habían cometido.⁶

A continuación veremos algunos otros de los artículos más significativos de la contrata. Por ella no se preveía ninguna reducción para el caso en que estallara alguna guerra entre España e Inglaterra. La Compañía había pretendido ser neutral en este caso para poder continuar el comercio bajo una bandera especial. Lógicamente eso hubiese significado consentir a Inglaterra el comercio en plena guerra. Sólo se le permitió un tiempo determinado para retirar sus efectos y factores de las posesiones de Indias y España en caso de que la situación bélica se confirmase.⁷

En cuanto a los derechos de introducción quedaron fijados en 33 1/3 pesos por pieza de Indias, como en el asiento francés, especificándose que el derecho se pagaría 15 días después del desembarco, no teniendo que pagar nada por los que hubiesen muerto antes de ese tiempo. Y también, al igual que el francés, los reyes españoles participarían de los negocios de la Compañía. Ambas Coronas, la española y la inglesa, tenían cada una la cuarta parte del asiento, abonando sus efectivos a los accionistas mediante préstamos que les hacían.

Todos los navíos del asiento estaban sujetos en los puertos de Indias a las visitas de inspección y a la sanitaria, y no se les permitía retornar con pasajeros ni mercancías de particulares. Tuvieron, en cambio, vía

⁶ Artículo 2.º del Asiento.

⁷ Artículo 40.

libre para llegar a todos los puertos americanos del Atlántico. Así pudieron realizar un comercio minorista de negros, aún mayor que los franceses, sin delimitárseles el número de navíos que pudieran encontrarse a la vez en un puerto.

Tampoco se establecía en el contrato ninguna restricción sobre la procedencia de las cargazones de negros, exigiéndoseles sólo que las naves sean inglesas o españolas. Podían salir de cualquier puerto de Inglaterra o de España, y llegados a Indias nada les impedía vender los negros libremente. Sólo se fijó en 300 pesos el precio máximo de venta para los puertos de la costa de Barlovento, Santa Marta, Cumaná y Maracaibo.⁸

Por el cobro de los negros los asentistas podían recibir oro, plata o frutos del país, sin que por su extracción tuviesen que pagar más que los derechos existentes sobre transacciones de frutos y de productos naturales. Y pudiendo hacer los retornos directamente a los puertos ingleses con sólo enviar una relación del cargamento a Madrid.

En la contrata se declara expresamente el monopolio que iba a tener el asiento, especificándose que ni la Compañía francesa ni ninguna particular podría introducir negros en las Indias durante ese período, comprometiéndose, además, las autoridades españolas a perseguir cualquier fraude y a garantizar por tanto el monopolio.⁹

Con todo lo que llevamos expresado se puede apreciar cuán favorable fue el asiento para lo ingleses. Pero no conforme aún con esas ventajas, lo completa-

⁸ Artículo 8.

⁹ Artículo 25.

ron con tres artículos adicionales para especificar que todas las condiciones concedidas a asentistas anteriores que no fueran contrarias a él, se habían de entender insertas en el suyo, y lo mismo las cédulas que posteriormente se les hubiese concedido. El rey dispensaba en su favor cualquier ley que hubiese en contrario durante el tiempo del asiento y ordenaba que sus factores gozasen de todas las gracias que se hubiesen concedido en anteriores asientos.

LA "SOUTH SEA COMPANY"

Una vez que el asiento fue obtenido por Inglaterra se plantea el problema de otorgárselo a una compañía para que ejerciese el comercio. Una de las aspirantes fue la "Royal African Company", pero su situación económica no le permitió obtener el capital suficiente para llevar a efecto un negocio de tal magnitud.

Va a ser una compañía de nueva creación, la "South Sea Company", a cambio de que ésta se hiciera cargo de una importante parte de la deuda pública. La "South Sea" fue obra del Conde de Oxford, que fue su primer gobernador, y en ella figuraban gran número de banqueros y capitalistas ingleses.

Porque nos sirve de precedente inmediato de la compañía que nosotros estudiamos, damos algunos datos sobre su organización y la forma en que realizó el tráfico. Aunque presidida por su gobernador, quien en verdad la rigió fue un *sub-governor*, ayudado por un teniente de gobernador y un secretario. Además, contaba con una oficina de transferencia de acciones y un directorio, que era el órgano que decidía sobre todo sus

asuntos y que estaba integrado en su mayoría por miembros del Parlamento.¹⁰

Además, existían una serie de comités que se fueron creando según las exigencias del tráfico hacían sentir su necesidad.

Los lugares elegidos como factorías principales de los negros, para desde ellos hacer la distribución, fueron Cartagena, Veracruz, Panamá, Buenos Aires, Portobelo, La Habana y Caracas. En casi todos esos lugares existían un presidente, un contador, un guarda de almacén, un secretario y dos factores. Había además factores o agentes en Jamaica y las islas Barbados.

Para la provisión de negros la Compañía aceptó la propuesta de la Royal African Company, con el consiguiente disgusto de los comerciantes particulares, y que tantos problemas le supuso después. Sobre todo por parte de los de Jamaica, que les obligaron a pagar un derecho por todos los negros que allí llevaban y posteriormente sacaban.

Mayor inconveniente aún fue la actitud mantenida de los franceses, quienes, a pesar de haber sido excluidos del comercio negrero, continuaron la introducción pretextando que la hacían de la cuota que les correspondía de su asiento anterior. Todo esto motivaba situaciones enojosas para la Compañía, pero el problema fundamental de ella radicó en los continuos choques que tuvo con España.¹¹

El primero de ellos como consecuencia del pago de los derechos correspondientes a 1713. Esa era la

10 Studer: Ob. cit., pág. 170.

11 Aguirre Beltrán, Gonzalo: *La población negra de México*. México, 1940, págs. 70 sigs.

fecha del Asiento, y desde entonces tenían que pagar, mientras que la Compañía se oponía diciendo que no había comenzado el tráfico hasta mayo del año siguiente. Uno de los pocos artículos de la contrata favorable a España era el estar privada la Compañía de poder vender en los puertos americanos las mercaderías sobrantes de los cargamentos destinados al trueque de negros en Africa. Las solicitudes para lo consecución de esta gracia se suceden hasta 1718, fecha en que sobreviene la guerra con Inglaterra, y se manda confiscar todos los bienes de la Compañía y embarcar los súbditos ingleses residentes en América para Inglaterra.¹²

Con este motivo la Compañía sufrió una pérdida valorada en 200.000 libras. El período inicial de su comercio no había podido ser más desafortunado. Volvió a reanudarse el Asiento después de la paz, que llega con el Tratado de Madrid de 1721. En este segundo período volvieron a manifestarse las quejas de los jamaicanos contra la Compañía y las del gobierno español acusándola constantemente de contrabando. La nueva declaración de guerra de 1727 supuso un nuevo cese del tráfico hasta 1729, fecha de la nueva paz, por la que el gobierno español se obligó a pagar a la Compañía todos los perjuicios que la guerra le había ocasionado.

En su tercero y último período de comercio la situación no cambió para la Compañía. Los inconvenientes señalados se mantuvieron. Tanto, que en 1733 se admite que el comercio del asiento supone pérdidas y que

¹² Real Cédula de 25 de octubre de 1718. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

sería ventajoso para la Compañía renunciar a él. Pero a ello se opuso España, sosteniendo que la empresa no tenía facultad para disponer de las concesiones y de los privilegios que se habían otorgado. A partir de aquí comenzó el período de mayor actividad del Asiento, que duró hasta el año 1739, fecha de la nueva guerra entre España e Inglaterra, y al finalizar ésta la opinión del gobierno español había cambiado: no tenía la intención de seguir sufriendo la prolongación de ese comercio. Por su parte, la South Sea esperaba, que por lo menos, se le permitiese el tráfico durante el número de años que faltaba para cumplirse el asiento, insistiendo que los 30 años tratados había que interpretarse como 30 años de actividades mercantiles. Solo de esa forma podría resarcirse de sus atrasos.

Durante los años que la Compañía inglesa tenía interrumpido el tráfico, como consecuencia de la guerras, la corona española se vio obligada a firmar algunos asientos con particulares, para de esta manera proveer de negros el mercado americano. Estas concesiones rompieron, de hecho, el monopolio de la South Sea, aunque legalmente esta no terminó hasta el año 1750.¹³

En resumen, puede decirse que más de 18.000 piezas de Indias fueron introducidas por la Compañía inglesa durante el tiempo que tuvo el Asiento; en cuanto a los beneficios que España obtuvo por sus derechos no se ha podido dar una cifra; si que fueron mínimos por el intenso tráfico ilícito sostenido y por los balances falseados presentados por la South Sea.

¹³ Tratado firmado en el Buen Retiro, el 5 de octubre de 1750.

LOS ASIENTOS HASTA EL LIBRE COMERCIO

A partir de 1750, liquidada definitivamente la Compañía inglesa, se volvió al viejo sistema de las concesiones limitadas, aunque no supusiese ninguna solución. Resurgía la vieja complicación burocrática, y aumentaba el contrabando a través de los mismos asentistas españoles y de los funcionarios americanos. Si se evitaron los grandes abusos imputados a la South Sea, con estos nuevos contratos se complicó la administración y surgieron nuevos conflictos por el hecho inevitable de que los negreros británicos y portugueses, que dominaban las factorías africanas y ocupaban lugares estratégicos en las costas americanas, utilizaron a los pequeños asentistas españoles como salida para sus mercaderías de contrabando.

La nueva guerra con Inglaterra —la de 1762— que tuvo una gran repercusión en los territorios americanos va a dar un nuevo cambio al sistema de la trata negrera. Durante la guerra, La Habana cayó en poder inglés, y la apertura de la ciudad al comercio libre durante unos meses, fue una gran experiencia para sus autoridades y para aquellos campesinos, que desde ese momento no cesaron de solicitar la libertad del comercio negrero. Pero aún no había llegado ese momento, y durante unos años se concedió aquel monopolio a una nueva compañía, completamente española: La Compañía Gaditana, que ha sido el centro de este trabajo de investigación.

El promotor de este Asiento fue don Miguel de Uriarte, al que ya, anteriormente, en 1760, se le había concedido otro para introducir en América 15.000 ne-

gros durante 10 años. La guerra que acabamos de citar impidió que ese Asiento tuviese efecto.¹⁴ Cinco años más tarde obtiene la nueva concesión y la Compañía Gaditana, a la que él estaba asociada, ejerció ese tráfico.

Sus incidencias las relatamos ampliamente en los diversos capítulos de este trabajo.

* * *

Después, varios asientos parciales mantuvieron el tráfico negrero. Todos ellos muy insignificantes, y con muy poco comercio, hasta que en 1780 se permitió a cualquier súbdito español poder importar esclavos desde España o de cualquiera de los territorios de los países neutrales,¹⁵ exceptuándose al Río de la Plata, Chile y el Perú de esa libertad.

Diez años más tarde se decreta la libertad del comercio negrero para Caracas, Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico.¹⁶ Y en 1791 se incluyen los virreinos de Santa Fe y Buenos Aires, y, por último, en 1793 se concedió la libertad total para todos los súbditos americanos.

¹⁴ De este Asiento hacen mención todos los autores que han estudiado el comercio de negros en el siglo XVIII, sin que ninguno cite procedencia. Es posible que todos los recojan de la clásica obra de Saco, que tampoco documenta su acerto. Nosotros, en nuestra investigación, no hemos hallado nada sobre este Asiento, ni solicitud de Uriarte. Si, en cambio, conocemos que intentó conseguir un Asiento para introducir negros en Venezuela, del cual hacemos mención en el capítulo II.

¹⁵ Real Orden de 25 de enero de 1780. A.G.I., Santo Domingo, 2.316.

¹⁶ Real Cédula de 28 de febrero de 1789. A.G.I., Santo Domingo, 2.315.

CAPÍTULO II

CONCESION DEL ASIENTO

SOLICITUD DE DON MIGUEL DE URIARTE

La primera proposición que hace Uriarte para conseguir el Asiento debió de ser en 1760 ó 1761. No tenemos conocimiento directo de ella, pero sí noticias de que fue para proveer negros a Venezuela y que se remitió a Cádiz para que allí se pregonase. También sabemos que la Compañía de Caracas hizo mejora sobre ella y que fue la que obtuvo la licencia.¹

La segunda proposición, en la cual comienza nuestro estudio, la vuelve a solicitar en 1763. Al hacer ésta se apoya en unos comerciantes gaditanos, que después conoceremos, como personas responsables y solventes, ya que él por una serie de quebrantos que había sufrido no contaba con bienes para llevar a cabo el comercio que pedía, el cual imploraba como un alivio a su situación. Era don Miguel de Uriarte vecino del Puerto de Santa María, y los que respaldaban su petición, según la obligación firmada por ellos, todos vecinos de Cádiz. Son don José Ortúño Ramírez, marqués de Villarreal, don Lorenzo Aristegui, don Juan José de Goicoa, don Fran-

¹ Buen Retiro, 15 de mayo de 1761. Carta de Arriaga a José Ignacio Goyeneche. A.G.I., Indiferente General, 2.819.

cisco de Aguirre y la Casa y Compañía de Enrile y su hijo.

CONDICIONES DEL ASIENTO

Uriarte proponía abastecer de todos los negros que se necesitasen en las provincias de Cartagena y Portobelo durante 10 años, llevando allí los negros bajo bandera española, y pagando el mismo derecho que se había abonado en el último asiento concedido, a la vez que debería de gozar de las mismas franquicias.

Los navíos serían enviados desde la bahía de Cádiz cargados de frutos a Guinea, donde permutarían esas mercancías por negros, y desde allí a Cartagena y Portobelo donde se venderían. Los frutos llevados para la compra de los negros deberían de gozar de las mismas franquicias de derechos que tenían los que se embarcaban en navíos españoles para venderlos en el extranjero, y los navíos no estarían sujetos a las formalidades de los registros de Indias, por no tener responsabilidad a cargadores.

Temiendo, como así fue, que los ingleses imposibilitasen el comercio en Guinea, solicitó conducir los negros bajo bandera extranjera al puerto de Montecristo, donde como lugar desierto que era, no habría inconveniente en que llegasen aquellos, y desde allí transportarlos a los navíos españoles que saliesen de Cádiz para llevarlos a Cartagena y Portobelo.

Aprovechando aquel centro de Montecristo se podrían promover allí cultivos para aquella isla, donde también se venderían negros libres de derechos, especificándose el poderlo hacer a cambio de los frutos de su

producción que fuesen comerciables. Los asentistas se comprometían a cultivar allí azúcar, café, cacao y añil, para lo cual solicitaban tierras cercanas al puerto de Montecristo.

Por último, pedía licencia para que en el viaje de vuelta pudiese comerciar con frutos de Cartagena y Portobelo, trayéndolos registrados directamente a Cádiz, al igual que maderas, sin que fuesen gravados con más derechos que los establecidos en el Real Proyecto del Libre Comercio.²

DEBATES SOBRE LA SOLICITUD

La solicitud tuvo un mal principio al dar su parecer negativo el Presidente de la Casa de la Contratación a la intervención de don Miguel de Uriarte en ella. Los negocios por él emprendidos no debía de llevarlos nada bien y así lo manifiesta el Marqués del Real Tesoro.³

Uriarte debía de ser conocedor de esta forma de pensar del Presidente de la Casa de la Contratación. Tal vez, por ello, se marcha a Madrid para presionar directamente y manifestar que se encontraba en condiciones de intervenir en aquel negocio. Para ello contaba con la obligación que tenía de los comerciantes gaditanos, en la que se especificaba el consentimiento de ellos para que Uriarte pudiese contar con dos navíos que eran de su propiedad.⁴

² Cádiz, 20 de junio de 1763. Memorial de don Miguel de Uriarte. A.G.I., Indiferente General, 2.819.

³ Cádiz, 26 de julio de 1763. Carta del Marqués del Real Tesoro a Arriaga. A.G.I., Indiferente General, 2.819.

⁴ Cádiz, 23 de agosto de 1763. Obligación otorgada ante el escribano Juan Vicente Mateos. Archivo de Protocolos de Cádiz.

Sus gestiones en Madrid debieron de ser fructíferas, pues sin hacer mención a su eliminación, la solicitud fue contestada aquel mismo año, aunque en principio no se aprobaba el establecimiento pretendido en Montecristo sino que debería de establecerse la Caja Principal del Asiento en Puerto Rico.⁵

De inmediato contesta afirmativamente a aquel cambio de lugar de la Caja Central, y ampliando la solicitud a poder introducir negros en Santo Domingo, La Habana, Santa Marta, Cumaná, Trinidad y Orinoco, Veracruz, Honduras y Campeche. Durante meses se espera respuesta a esta nueva solicitud sin que ninguna se tenga, lo cual supondría un grave perjuicio a aquellos comerciantes gaditanos que tenían suspendidos sus negocios,⁶ pendientes de poder contar con el dinero suficiente para lo que pretendían. Estos achacaban el atraso a Uriarte, pero una nota del Consejo especifica que varios han sido los motivos del atraso sin que nada tuviese que ver en ello aquél.⁶

Aquellos meses debieron de ser de una continua presión hasta conseguir la concesión, y durante ellos hallamos una nueva solicitud que especificaba más las condiciones del Asiento. Tal vez fue la espera de ésta y su estudio la que atrasó el trámite del permiso. Por ser muy parecida a la que posteriormente se va a aprobar y muy significativa para conocer la forma en que desarrollaba un asiento enumeramos, a continuación, las condiciones:

1. Obligación de abastecer de negros los puertos

⁵ Real Orden al Marqués del Real Tesoro, dada el 16 de diciembre de 1763. A.G.I., Indiferente General, 2.819.

⁶ Cádiz, 7 de agosto de 1764. Carta de los comerciantes gaditanos a Arriaga. A.G.I., Indiferente General, 2.819.

de Cartagena y Portobelo y los demás a que se amplíe el Asiento bajo bandera española y pagando 40 pesos de derecho de marca.

2. Para ello despacharía de Cádiz a los navíos del Asiento cargados de harinas, aguardientes, vinos y otros géneros del país a la costa de Africa a fin de permutarlos por negros en los puertos de Senegal o en las islas de Cabo Verde y Gorea. Desde allí irán directamente a Puerto Rico, desde donde se hará la distribución en embarcaciones menores de bandera y tripulación española. Especificando que en el caso de no encontrarlos puedan llevarlos embarcaciones extranjeras desde cualquier puerto o desde las factorías de Guinea a Puerto Rico.

3. En él solicita la libertad que tienen los frutos que se extraen de estos reinos a los extranjeros bajo la bandera española.

4. Igualmente pide la libertad de formalidades y gravámenes a que están sujetos los navíos de registro.

5. En consideración a la pobreza de los habitantes de Puerto Rico y para que se consiga un mayor fomento en la isla pide que se moderen o liberten los derechos de los negros que se vendan en ella para destinarlos al cultivo de sus campos.

6. El pago de los negros que se conduzcan en embarcaciones extranjeras a Puerto Rico se hará en España, sin que dichos navíos puedan sacar ningún efectivo de aquellos dominios en oro, plata o frutos de los que allí se producen, pudiendo retornar solo los que hayan sobrado del tráfico en el caso de que quieran tomarlo en parte del pago y conducirlo a sus colonias, o

las maderas de construcción que estime por conveniente remitir en ellas, las que serán libres de todo derecho en Cádiz.

7. Que se les permita vender los frutos que le sobren de la permuta de negros en los puertos del Asiento, pagando los derechos que abonan los navíos de registro.

8. Quedar obligado a retornar el producto de los negros en frutos de las provincias que se contienen en el Asiento, y el sobrante en oro y plata, en las mismas embarcaciones que los conduzcan.

9. Deberían de anularse las contratas que hubiesen hecho los virreyes o gobernadores.

10. El gobernador sería el juez conservador, y en su defecto los oficiales reales.

11. Habría visita de sanidad y los negros se situarían en el lugar que fuese elegido por las autoridades para evitar cualquier recelo de contagio. En cuanto a las embarcaciones que arribasen a Portobelo y Chagres, donde no se permitía la detención, se continuaría la internación hasta alguna estancia o sitio inmediato al que toquen, donde se pondrían los que estuviesen sanos o convalecientes.

12. La medida, el palmeo y la marca se harían en el lugar en que se hallasen los negros, y en Portobelo y Chagres los que se introdujesen por allí.

13. Del mismo modo se haría la visita de adiciones que rebajase la estimación de los negros, a lo cual asistiría un oficial real y un escribano.

14. Los despachos de venta se harían en papel sellado, y con el sello y divisa del proponente, puestas fuera del cuerpo del instrumento, refrendándose éste

por el escribano, el cual debería de recibir del comprador la mitad de los derechos que le corresponden por escritura, según el arancel.⁷

OBSERVACIONES SOBRE LA SOLICITUD

En las condiciones del Asiento propuesto por Uriarte que acabamos de referir se destacan dos capítulos muy significativos. En el apartado segundo se advierte como en la mente de él y de sus socios estaba presente lo que después iba a ser una realidad: la imposibilidad de conseguir negros en las factorías africanas con navíos españoles. Por ello solicitan que en caso de no encontrarlos en aquellas factorías pudiesen enviarlos en embarcaciones extranjeras desde cualquier puerto. Esto nos pone de manifiesto que estaban al tanto de aquel comercio, del que eran conocedores.

En cuanto a la condición quinta sólo fue una fórmula para que se le concediese el Asiento. Nada debía de importarles mejorar la situación económica de Puerto Rico, ni de su población si nos atenemos a lo poco que realizaron allí para hacer efectivo su propósito. No es aventurado decir que solo se propuso como un acicate para obtener el permiso.

Las demás solicitudes que formulan no tienen ninguna novedad respecto a otras que se habían hecho para anteriores Asientos. Sí, en cambio, se aprecian destacadamente dos importantes omisiones. Ni se refiere el número de negros que intentaba introducir durante la contrata, ni el precio a que se pensaba venderlos. No com-

⁷ Sin fecha. Proposición presentada por don Miguel de Uriarte. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

prendemos como Uriarte dejó de referir esos dos puntos en la solicitud tan detallada que hizo; a no ser que lo hiciese a conciencia, esperando el proceso lógico que se seguía para la concesión de cualquier Asiento. Es decir, que se publicase su solicitud, y al hacer cualquier otro comerciante la suya, él mejorarla.

Ambas omisiones le fueron comunicadas por el Consejo a Uriarte, mientras que la Junta de ministros encargada del asunto se informaba de los últimos asientos que habían sido concedidos. El más cercano era el otorgado a don Ramón de Palacios y don Francisco de Mendinueta para proveer de esclavos negros a las provincias de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay.⁸ En este Asiento el derecho de marca que se pagaba era mayor que el propuesto por Uriarte, 50 pesos, y además en él se fijaba la fecha en que debía de abonarse: 15 días después de que el negro hubiese sido desembarcado, perdiendo los asentistas la cantidad dada si el negro moría posteriormente.

Al ser notificado Uriarte de estas prevenciones, contesta rápidamente con una nueva propuesta, en la cual fija los negros que pensaba introducir, su precio y cuando estaba dispuesto a pagar el derecho de marca.⁹

Por esta nueva propuesta vemos como amplía, o mejor dicho define, los lugares con que se proponía comerciar. Se va a obligar a vender en Puerto Rico las piezas a 300 pesos, y ofreciendo rebajar el doble de lo que el Rey modere los derechos reales en todos aquellos

8 1750, Asiento realizado con don Ramón de Palacio, vecino de Cádiz. A.G.I., Indiferente General, 2.819.

9 Año 1765. Nueva súplica de don Miguel de Uriarte. A.G.I., Indiferente General, 2.819.

puertos que se tuviesen por conveniente, como consecuencia de la pobreza de sus habitantes.

Se obliga a conducir 1.500 negros a Cartagena y Portobelo cada año; 400 a Honduras y Campeche; 1.000 a la isla de Cuba; y de 500 a 600 a Cumaná, Santo Domingo, Trinidad, Margarita, Santa Marta y Puerto Rico. Siempre con la condición de rebajar o ampliar esas cifras según las necesidades de los distintos lugares. También propone introducir a través de Cartagena y Portobelo todos los esclavos que fuesen necesarios en otras regiones del interior o del Sur. El asentista con esta petición está pensando en una futura ampliación del negocio esclavista hacia los reinos del Perú.

En cuanto al pago del derecho de marca vuelve a especificar el pago de 40 pesos, concretando ahora que se abonaría a los 15 días después de que se realizasen las visitas y el consiguiente desembarco.

OTRAS SOLICITUDES

Concretados ya esos puntos se ordena la publicación del pliego de don Miguel de Uriarte tanto en la Corte, como en la ciudad de Cádiz, y para ello se le envía al Presidente de la Casa de la Contratación.¹⁰ Varias son las proposiciones que van presentarse. De todas ellas la más interesante para nuestro estudio es la formulada por don Manuel González de Herrera, en nombre de don José Antonio de Silva y don Rodrigo Tamayo, vecinos de La Habana.

Los amplios informes que presentan manifiestan

10 Madrid, 14 de mayo de 1765. Real Orden al Presidente de la Casa de la Contratación. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

el gran conocimiento que tenían de la trata y nos son de una gran utilidad para conocer mucho de este comercio en ese momento.

Comienzan señalando que es inútil lo propuesto por Uriarte de ir con navíos de la compañía a Africa a tratar con aquellos factores. Portugueses, franceses, holandeses, daneses e ingleses, todos allí establecidos, defendían con gran celo su negocio y poco iban a conseguir los gaditanos. Los mismos productos españoles eran poco apetecidos para aquel comercio, si se exceptuaba el hierro en barra y el aguardiente.

A continuación transcribimos el cuadro del negocio tal como ellos lo refieren. La Compañía piensa comerciar con los siguientes negros y este es su costo:

	<i>Piezas</i>	<i>Mulecones</i>	<i>Muleques</i>
Varones	1.500	800	450
Hembras	400	250	100
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1.900	1.050	550
Total	3.500		

Puestos en Puerto Rico por los ingleses, costarán a 25 libras esterlinas, con un total de 87.500 libras, que son 525.000 pesos, y se pagan con 393.750 pesos fuertes por abonar el valor de la plata doble en los puertos de América los extranjeros.

Costo	393.750
Derechos Reales de ellos	118.080
5% riesgo de mortalidad y enfermería sobre ambas cifras anteriores	25.591

Manutención y vestuario en 4 meses	2.300
Sueldos a los dependientes	30.000
Exportación de ellos desde Puerto Rico a los demás puertos, calculando el flete y los seguros a 18 pesos uno	56.000
	<hr/>
Total de gastos	625.721

Producto de la venta:

En Puerto Rico, 300 piezas a 260 pesos ...	78.000
En otros puertos las restantes 2.662 piezas a 290 pesos	771.980
	<hr/>
Total de la venta	849.980

Ello da un total de ganancias en pesos de: 224.258

Si el rey excusa el derecho de marca y la baja por consiguiente del asentista, hay que rebajar a esta cuenta los 118.080 pesos que por esta razón están cargados y los 9.400 pesos que corresponden a este valor por el 5% del riesgo. Ambas partidas suman 127.480 pesos, por lo que la partida de gastos queda reducida a 498.241 pesos.

En cuanto a la venta si se produce la baja correspondiente de 80 pesos dará un total de 642.640 pesos, y la ganancia sería de 144.398 pesos.¹¹

¹¹ Del examen que hace don Manuel González de la proposición de Uriarte. A.G.I., Indiferente General, 2.819.

EL COMERCIO NEGRERO DIRECTAMENTE CON AFRICA

Los solicitantes habaneros no conforme con esta aportación de datos numéricos para demostrar la mejora de lo que ellos proponían sobre la solicitud de Uriarte, nos procuran datos aún más interesantes manifestándonos como se hallaba en aquellos años las factorías africanas y la forma en que se realizaba en ellas aquél tipo de comercio:

“La Africa por la parte que hace al comercio de negros, de gomas, de corambres, de marfil, del oro en polvo, principia desde el Río Senegal, cerca de Cabo Verde, y feñece inmediato al de Buena Esperanza, dentro de cuyos términos están establecidas las factorías de las cuatro naciones.

Los principales establecimientos son el Senegal, Gabón, isla de Gorea, Joal, Bissau y Gambia, Río del Cabo de Sierra de Leones, Río Sexto o Gran Sastre, Costa de Dientes, Costa de Oro con sus puertos Tazón, Acanis, Acherba y Fette. Después de estos siguen los de Acara, Judá, Lampi, Ardres, Costa de Benin, Costa de Congo con Luanda, San Salvador, Colombo, Costa de Angola, Costa de Luanga, Malimbo y Cabinda, en que fenece el comercio de estos esclavos”.

En esos lugares las Compañías, conocedoras de los frutos existentes en ellos, del gusto de sus habitantes, y del número de esclavos que pueden sacar anualmente, llevan a ellos los productos más solicitados para los cambios, almacenando en sus factorías todo lo necesario y ejecutándose éstos “por peso y medida arre-

glado el precio por el imaginario que tiene los negros para su cuenta”.

“Los franceses poseían los seis primeros establecimientos citados, lugares abundantes de marfil, corambres, oro en polvo, gomas y también en negros. A ellos remiten para el cambio armas de fuego, pólvora, balas, sables corvos, montados y sin montar, ámbar, tinta, bazinicas de cobre amarillo, lienzos pintados y cottones de la China, paños, berrotería, quinquillería, aguardientes y otras menundencias. Los negros de esas regiones, aunque de buena índole, son naturalmente endeble y de poca fatiga para los trabajos fuertes a que se destinan en América, extrayéndose de ellos hasta 2.000 anualmente.

Las otras plantaciones están mantenidas por portugueses, ingleses y holandeses. Son mucho más opulentas en negros y en oro. Los portugueses dominan en los reinos del Congo y Angola, donde abundan muchos y buenos negros para aquellos trabajos, mientras que los ingleses y los holandeses ocupan la Costa de Oro, Acara y Andrés. Estos últimos han establecido las grandes fortalezas de la Mina, Nasau de Botiou y de Cormentin, donde se hallan los negros más robustos y ágiles para aprender cualquier oficio a que se destinen. La prueba de la gran estimación en que se tienen es que en América se pagan a 15 y 20 pesos que cualquier otro tipo de negro.

Todas estas naciones, para las permutas que realizan, comercian con los mismos productos que los franceses. Y en todos esos distritos o departamentos pasan de 18.000 los esclavos que se negocian anualmente, principalmente los ingleses por el poder de su marina y las

industrias de su comercio. No sólo adquieren de sus plantaciones los negros que necesitan para el abasto de sus colonias y de las españolas, obteniéndolos también en las factorías portuguesas, que para el trato del negro son las más opulentas.

Los holandeses le imitan en este tráfico, contando con ello con las grandes plantaciones de la Costa de Oro. Tanto es su tráfico que puede decirse que ellos y los ingleses son los grandes negreros de aquél momento.

Las reglas que ambas naciones tienen para la compra de los esclavos es la misma. Dan el nombre de pieza de Indias al negro que resista todo tipo de trabajo, catalogándose en este grupo a los comprendidos entre los 15 y 30 años de edad. Los de segunda clase, que se regulan cada tres como dos piezas, son los comprendidos entre 9 y 15 años; y los de tercera clase, que se consideran cada dos por una pieza de Indias, son los comprendidos entre 4 y 9 años; hay todavía una última clase en la que se incluyen todos los mayores de 30 años, que son mirados como viejos.

Las compañías francesas del Senegal y los otros departamentos de sus establecimientos cambian la pieza de Indias por 4 fusiles de 5 pies, o por 30 bacinicas de cobre, o por 9 onzas de gruesos corales, o 30 barras de hierro, o por 100 libras de plomo, etc. El negocio con ello es perfecto pues solo tienen que agregar al gasto de esas mercancías los gastos del flete de la embarcación y el del seguro de mortalidad.

En las otras partes a corta distancia el valor es el mismo aunque variando la calidad del género. Hoy con la continua saca y emulación de las mismas naciones europeas para preferirse en las contratas, después que los

particulares de dichas naciones hacen ese trato y que no están sujetos ni a los convenios en los precios, ni a los derechos con los soberanos, ni a las gratificaciones a los mismos negros, como lo están las Compañías, han subido los valores casi al tercio de lo que antes queda referido y estaba acordado por dichas compañías, de suerte que para un perfecto conocimiento de lo que hoy se practica y ver el verdadero costo que ha de tener una cargazón, tanto en los géneros que se destinan como en los fletes de embarcación, seguros, mantenimientos y mortandades, se manifiesta por el presupuesto que sigue arreglado a las expediciones que se preparan en Londres, Bristol, Lancaster, Liverpool, etc.

Presupuesto de una expedición desde Inglaterra:

	<i>Libras</i>
Compra de fragata inglesa de 200 toneladas.	800
Récorrida, pertrechos y respectos	325
Viveres para la tripulación y negros, y botica.	420
15 marineros por tripulación, con 2 oficiales de mar, calculado unos con otros a 8 pesos mensuales, y un año de viaje	240
Géneros para compra de 300 negros piezas, que por lo caro del presente tiempo se calcula cada uno sobre 10 libras	3.000
Permisos de Aduanas	15
Capitán, con la gratificación	200
Primero y segundo cirujano	150
Seguro de mar de Inglaterra a Africa, y desde Africa a La Habana, a 7%	353½

Más 5% de mortandad, calculado sobre 18 ½ que sale cada pieza	273
Total de gastos	5.676½

De este presupuesto se puede obtener el valor de una pieza de Indias. El español que recibe el negro debe, añadir a él el derecho que cobra la hacienda real, y los de enfermería, muerte y otros gastos que calcula de pérdida. Y en este estado siguiéndose el aumento se vende un negro de 280 a 290 pesos fuertes, cuyo exorbitante precio lo sufre el pobre vecindario en beneficio de los mercaderes extranjeros y nacionales".¹²

Por ello, los solicitadores habaneros consideran más conveniente que el negocio formase parte de la hacienda real, constituyéndose un ramo independiente, estableciéndose un contrato con una casa comercial para que ésta hiciese el transporte. Esto les lleva a nuevas consideraciones sobre cómo debía de realizarse. Las embarcaciones serían pequeñas, de 100 a 150 toneladas, y deberían de salir en abril o mayo para lograr el buen tiempo en la costa de Africa, y cada navío debería de negociar sólo 200 ó 250 negros, pues "el menor número facilita mejor su cuidado en la enfermería, en las diversiones que se les da para alejarles la melancolía y para una sublevación, y en caso de una epidemia sufre la cuarentena esta corta porción".¹³

El amplio informe se completa con un nuevo presupuesto demostrativo de este sistema:

¹² Vid. nota 11.

¹³ Vid. nota 11.

Pesos

Presupuesto de beneficio con esta forma:	
10 expediciones de navíos y en ellas 3.000 negros piezas de Indias importan des- embarcados en los puertos	340.560
Sobresueldo a los dependientes del Rey por el más trabajo que se le agrega con esta venta	20.000
Enfermería y médicos	10.000
Total de gastos.....	370.560
Producto de la venta de los 3.000 negros a 150 pesos	450.000
Esos pesos, en plata y frutos, han de venir a Europa, y negociados producirán, des- contando un 25 % de pérdidas.....	112.500
Total venta.....	562.500

Lo cual supone un beneficio de 199.940 pesos.

SOLICITUD DE HERRERA, SILVA Y TAMAYO

Es curioso y hasta un tanto paradójico que después del amplio informe que remiten estos vecinos y comerciantes de La Habana, el cual hemos recogido casi íntegramente por considerarlo de gran valor para conocer la trata negrera en esos años de mediado el el siglo XVIII, y del que se puede deducir que la mejor forma de realizar el comercio negrero sería de una forma estatal, ellos mismos presenten una solicitud para

realizar tal comercio. Posiblemente tendrían la convicción de que el Asiento iba a otorgarse a particulares, a pesar de todo lo expuesto por ello, y de ahí la mejora que proponen sobre la solicitud de D. Miguel de Uriarte.

En la que presentan se obligan, como Uriarte, a mantener la Caja Principal en Puerto Rico, pero con unos precios de venta de los negros mucho más al alcance de los compradores de aquellas regiones. Ofrecían vender en Puerto Rico, a 260 pesos la pieza, a 240 los muleques y 210 los mulecones.¹⁴ Los precios para los otros puertos, por los gastos que suponían los nuevos embarques que habían de hacerse con los negros, los suben hasta un máximo de 290, 260 y 230 pesos, respectivamente.¹⁵

La proposición presentada por ellos concreta mucho más la forma en que iba a desenvolverse el negocio. Refieren cómo darían a los oficiales reales de Puerto Rico razón exacta del número de negros que introdujesen, y lo mismo de los que se fuesen vendiendo. Lo mismo harían con todas las mercancías que llevasen, y con todo el dinero o frutos con que regresasen allí, después de vender en los otros puertos. Además, pagarían de derechos un 9 % sobre la plata y un 4 % sobre el oro que allí entrasen. Era para indemnizar de esta forma a la hacienda real de los derechos que ésta debía de percibir en España, si aquí se hiciesen los pagos.

Igualmente se comprometían a pagar el derecho

¹⁴ Mulequillos eran considerados hasta los 7 años de edad. De 7 a 12 muleques, y de 12 a 15 ó 16 mulecones. Desde esta edad eran considerados como *piezas*.

¹⁵ Doc. cit., nota 11.

de marca a los 40 días del desembarco de los negros, sin que quedasen exonerados de él los que correspondían a los que falleciesen durante ese tiempo.

En cuanto al despacho de los navíos desde Cádiz para las costas africanas proponían las mismas condiciones que Uriarte, pero solicitando que se les permitiese embarcaciones extranjeras de países neutrales, con sus dotaciones, y sólo con aquellos oficiales españoles que se considerasen necesarios.

También especificaban las formas de otorgar las fianzas, siempre que se les concediese el Asiento. En el término de un mes después de la aprobación darían 50.000 pesos de bienes que poseían en La Habana, y al cumplirse un año una cantidad igual. Completaban su oferta obligándose a conducir frutos, bulas, papel sellado, azogue, etc., y cualquier otra cosa que el Rey deseara embarcar sin percibir nada por el flete hasta la cuarta parte de la capacidad del navío.

Con todo esto que llevamos referido, sin duda alguna la oferta era mucho más ventajosa que la de Uriarte, pero causas que desconocemos hacen que el Presidente de la Casa de la Contratación de Cádiz, donde ésta se presentó, informe desfavorablemente la petición diciendo "que los individuos que han presentado el pliego no son sujetos de nombre, ni caudal".¹⁶

También Uriarte, al tener conocimiento de esa mejora, replica a ella. El había capitulado no subir el precio de la pieza de negro de 300 pesos, pero sí poderla bajar, como en realidad tendría que hacer con los

¹⁶ Cádiz, 30 de mayo de 1765. Carta del Presidente de la Casa de la Contratación a Arriaga. A.G.I., Indiferente General, 2.280.

mulecones y muleques, añadiendo que tal vez lo haría en más de los 10 pesos señalados por su opositor.

En su contrata estaba obligado a pagar los negros en Europa, lo cual aumentaba el costo de ello, siendo esa la causa de haber presentado los precios altos. Mientras los comerciantes habaneros proponían pagar en las Indias, lo cual significaba extraer sin ninguna limitación todos los caudales de oro, plata y fruto que quisiesen en los navíos extranjeros para sus respectivos dominios. Esta condición no procuraba ningún beneficio a la marina española. E igualmente redundaría en perjuicio de la hacienda nacional, pues aunque se obligaba a entregar a los oficiales reales de Puerto Rico el 4 % del oro y el 9 % de la plata, al no tener que sacar nada de Cádiz, entiéndase tanto dinero como frutos, las pérdidas de derechos serían muy considerables.

Estos habían solicitado franquicias de derechos para los frutos que extrajesen para las colonias extranjeras. Lo mismo tenía solicitado Uriarte, pero haciendo el comercio con navíos españoles. Al ser el flete de éstos superior a aquéllos, los gravámenes que sufría en su comercio eran, por tanto, mayores.

Tampoco consideraba Uriarte mejora lo que ofrecían de conducir pertrechos de guerra, bulas, etc., de una forma gratuita, "porque este servicio lo haría él sin haberlo capitulado, cuya obligación se entiende aunque no sea dicha".¹⁷

¹⁷ Sin fecha. Memorial presentado por don Miguel de Uriarte. A.G.I., Indiferente General, 2.819.

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE INDIAS SOBRE EL ASIENTO

El último día del pregón en la Corte de la solicitud de Uriarte, fue presentada otra por parte de Don Juan Bautista Payan un pliego en nombre de don Pedro Agustín Carrón de Beaumarchais, apoderado de una compañía francesa, haciendo igualmente mejoras sobre la primera solicitud. Las tres pasaron al Consejo para que éste informase.

Amplio es el estudio que los fiscales hacen de las tres proposiciones. Atendiendo a las Leyes de la Recopilación manifiestan que hay que presuponer que los que intentan tomar a su cargo alguna renta real o asiento no pueden pactar que se les exonere de él, ni que se les haga la más leve ventaja o descuento por ningún caso fortuito o imprevisto. Que deben allanarse a llevar la cuenta y razón de las utilidades que resulten del Asiento y que están obligados a dar fiadores lisos, llanos y abonados de las posturas que practiquen, inmediatamente que las ejecuten. Y que los naturales son preferidos a los extranjeros.

Presuponese, también, que Uriarte no tiene aseguradas aún las proposiciones que hace con ninguna de las citadas fianzas. En cuanto a la solicitud de Herrera, Silva y Tamayo opinan que no debe admitirse porque se limita a una determinada cantidad y porque los bienes que muestran no se hallan en España. Respecto a la presentada por la Compañía francesa en la proposición sólo se manifestaba su intención de dar fianza, sin especificar nada más.

Por todo ello advierten que ninguno de los pre-

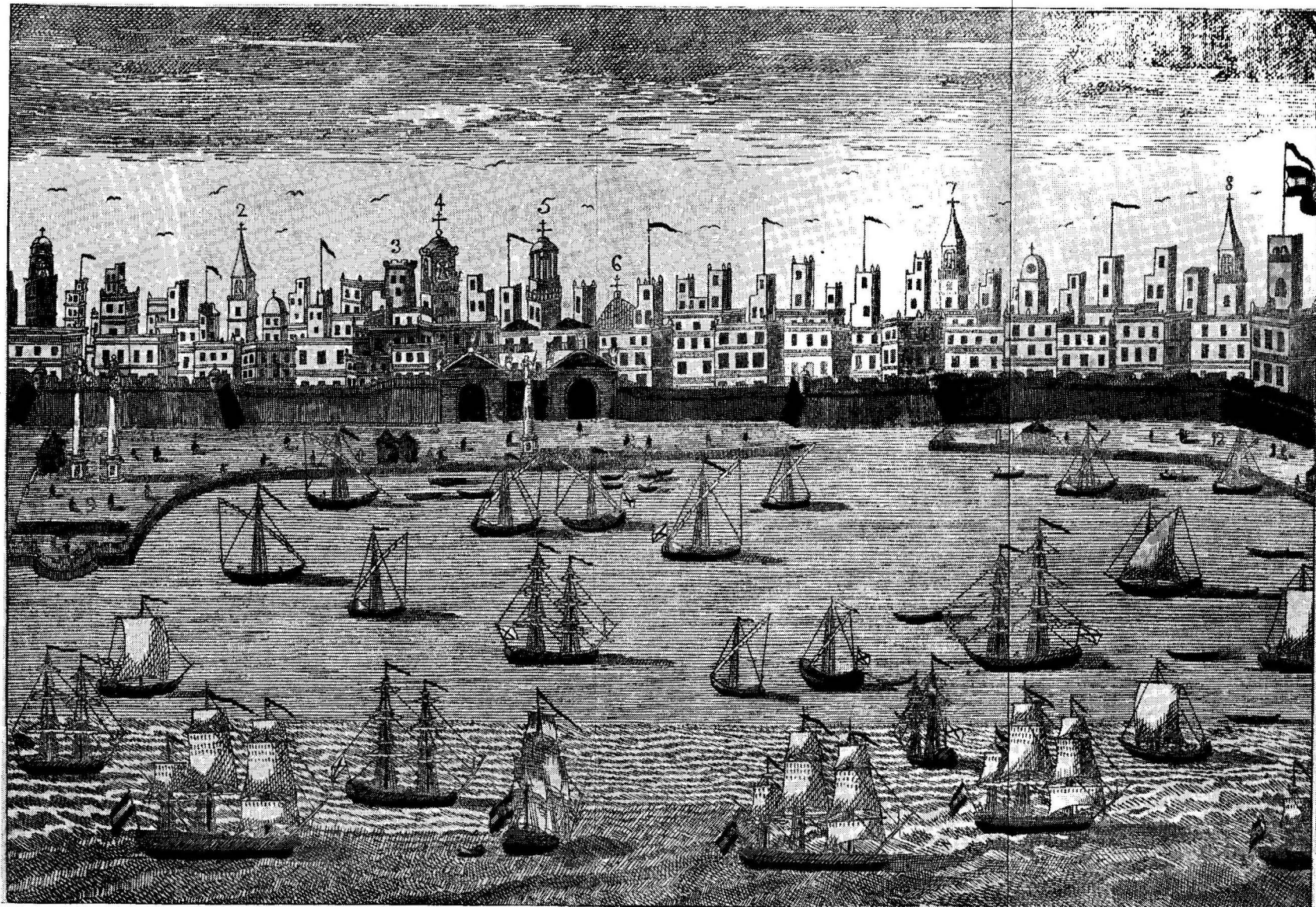


Lámina 1.—Vista de Cádiz y de su puerto.

tendientes cumplen con el otorgamiento de fianzas de postura que se ordena en las Leyes de Castilla. Aun así consideran que la única que es admisible es la de Uriarte exponiendo algunas limitaciones. Estas se referían a no permitirle la llegada a Puerto Rico de negros en navíos extranjeros, y el de que se le concediese a los frutos que obtengan de los cultivos en Puerto Rico o bien por la permuta que hagan por negros, la misma franquicia que se dispuso a la Compañía de Barcelona.

El capítulo 6.º de ésta disponía que la plata y oro de retorno a la península debían de pagar todos los derechos correspondientes; quedaban libres de ellos el azúcar, el palo de tinte y el algodón, y pagarían la mitad todos los demás.¹⁸ Para concederse esto a la Compañía catalana se había tenido en cuenta lo que ésta iba a cultivar en Puerto Rico, y por la misma causa podía concederse al Asiento de Uriarte.

Así se expresaba éste en un difuso informe, según opinión del Consejo, que presentó manifestando la imposibilidad de llevar a término la contrata si se le anulaban esas condiciones. Sobre todo manifestaba la imposibilidad de hallar los negros suficientes en el Senegal o en las islas de Gorea y Cabo Verde para el abastecimiento. A lo más que accede es a rebajar en el precio de los negros el doble de lo que a él se le cobrase por los derechos de entrada de los esclavos.

Vuelven a sucederse las consultas de los fiscales, del Consejo, nuevos memoriales de Uriarte y hasta una última solicitud de Don Manuel González de Santa

18 El Retiro, 11 de abril de 1756. Real Cédula de fundación de la Compañía de Barcelona. A.G.I., Ultramar, 407.

Cruz Herrera, como apoderado de los ya citados solicitantes de La Habana. Ahora van a exponer que no se incluya en el Asiento que se va a otorgar a Uriarte la isla de Cuba, a la cual ellos se obligarían de proveer de negros durante un período de diez años, aplicando como precio de venta la cifra de 200 pesos. Nuevos pormenores del tráfico nos manifiesta esta otra solicitud. Ellos se comprometían a pagar los 40 pesos de derechos de marca a la real hacienda, asegurando el cumplimiento de ellos con una fianza de 50.000 pesos en bienes raíces que poseían en la isla. Aunque el nuevo precio señalado era ventajoso, tampoco esta propuesta iba a ser atendida. Debíó de influir en ello en que insistían en la necesidad de llevarlos en embarcaciones extranjeras, ya “que no les era permitido a los españoles ir a las plantaciones de los ingleses y holandeses y de otros que tienen el comercio de dichos negros en aquellos países”.¹⁹ Esto seguía siendo una realidad, como realidad era también el poderlos adquirir en la cercana Jamaica —20 leguas de la costa de Cuba— a 150 pesos la pieza, y de donde constantemente eran introducidos clandestinamente en la isla.

Con una serie de condiciones, por fin, la que triunfa es la proposición de Uriarte. Se le va a permitir la franquicia de los frutos que saque de Puerto Rico siempre que sean obtenidos de los cultivos que consigan en la isla o de la permuta por negros. Lo mismo ocurrirá con las maderas de construcción que transporten hasta Cádiz, teniendo preferencia en su compra la hacienda real.

¹⁹ Sin fecha. Súplica de don Manuel González. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

También se les permitirá vender los frutos que les sobren de la compra de los negros, aunque pagando los derechos que no se habían abonado en Cádiz al embarcarlos. Con estas adiciones se procede ya al remate de la contrata, ya sin que de nuevo salga a más pregones.²⁰

CÉDULA DE CONCESIÓN DEL ASIENTO

La Real Cédula de aprobación del Asiento fue dada en Aranjuez, el 14 de junio de 1765.²¹ Como en las últimas reuniones entre los ministros del Consejo que en el asunto intervinieron y don Miguel de Uriarte fueron ajustándose las diferencias existentes entre ambas posiciones, creemos de utilidad conocer íntegros los capítulos del Asiento, para hacer más patente como ambas partes cedieron en sus pretensiones.

Son los siguientes:

1.º Uriarte se obligaba por 10 años a conducir, bajo bandera española, a Cartagena y Portobelo 1.500 negros anualmente; a Honduras y Campeche 400; a Cuba 1.000; y a Cumaná, Santo Domingo, Trinidad, Margarita, Santa Marta y Puerto Rico, unos 600. La cifra destinada a esos últimos lugares baja considerablemente al considerarse que sus vecinos son muy pobres, quedando sujeto según las necesidades a lo que los virreyes a quienes correspondiesen dichas regiones ordenasen.

²⁰ Resolución del Consejo de Indias, de 20 de febrero de 1765. Indiferente General, 2.820.

²¹ A.G.I., Indiferente General, 2.770.

Además, desde Cartagena y Portobelo podían internar los negros, como lo habían hecho los Asientos anteriores, obligándose también a abastecer los demás puertos de América que el Rey decidiese. Tanto en unos, como en los otros, pagaría de derecho de marca 40 pesos por pieza de Indias.

2.º El precio a que se comprometía a vender era en Puerto Rico a 260 pesos la pieza, los mulecones a 240, y los muleques a 220; y en los demás puertos a 290, 260 y 230 pesos respectivamente. Admitiría en pago de esos negros los frutos de aquellos dominios que tuvieran interés comercial en España. Además, se obligaba a rebajar el doble de lo que el Rey rebajase en el derecho de marca.

3.º El término para abonar ese derecho de marca se determinó en que fuese 15 días después del desembarco, siendo pérdida del Asiento los que después de ese término muriesen.

4.º El despacho de los navíos sería desde la bahía de Cádiz. Allí cargarían harinas, vinos, aguardientes, aceites, etc. para la costa de Africa, adonde irían a los puertos de Senegal y a las islas de Gorea y Cabo Verde. Una vez obtenidos en esos lugares los negros pasarían directamente a Puerto Rico, donde se situaba la Caja Central del Asiento, para desde aquella isla distribuirlos.

El artículo se completa con la autorización de poderlos transportar desde las factorías de Guinea, bajo cualquier bandera extranjera a Puerto Rico, y desde allí en embarcaciones menores, con bandera y tripulación española, a los otros lugares del abasto; todo ello como consecuencia del temor que existía de que los ingleses iban a impedir el tráfico en la costa de Africa.

5.º Todos los frutos que transportasen gozarían de la misma franquicia de derechos que gozan los que se exportan en navíos españoles, porque el comercio que iba a realizar el Asiento era el mismo.

6.º Los navíos del Asiento iban a estar exentos de los gravámenes y formalidades que se acostumbraban con los de registro a Indias, a excepción de la última visita de "salir estanca y marinera la embarcación". La causa de esta concesión está en que todo lo que iban a transportar estos navíos sería propiedad de ellos, sin perjuicio de tercero en cualquier pérdida que tuviesen.

7.º Quedaba obligado Uriarte a cultivar una porción importante de territorio en Puerto Rico; y los frutos que de ello se consiguiesen gozarían de la misma franquicia que gozaba la Compañía de Barcelona.

8.º El pago de los negros que se condujesen en embarcaciones extranjeras a Puerto Rico se efectuaría en Europa; por lo tanto esas embarcaciones no podían sacar nada de aquella isla, a no ser que fuese aquella parte de las mercancías que hubiesen admitido en Cádiz y que como sobrante del tráfico quisiesen tomarla en parte de pago y conducirlas a sus colonias.

9.º Las harinas sacadas de Cádiz por los navíos de la Compañía para la permuta por negros, en caso de que de este negocio sobrase, y al igual cualquier otro fruto podían llevarlo a los puertos del Asiento, y allí poderlos vender abonando los derechos que habían dejado de pagar en Cádiz.

10.º El producto de la venta de los negros en los respectivos puertos del Asiento, tanto en moneda como en frutos, debían llevarlo todo a Puerto Rico en los

mismos barcos que habían conducido los negros, y desde allí enviar todo a Cádiz.

11.º Quedaba nula cualquier contrata que los virreyes o gobernadores hubiesen hecho con particulares para introducir negros en los puertos y provincias que se le concedía al Asiento.

12.º El gobernador, y en su defecto los oficiales reales, a cuya jurisdicción correspondiesen los puertos del Asiento debían de ser jueces conservadores de él.

13.º Antes de desembarcar los negros en los puertos se procedería a la visita de sanidad, y según lo que resultase de ella se haría el desembarco en el mismo puerto o en un lugar alejado de él. Aquí estarían los negros el período necesario para evitar cualquier contagio a los vecinos.

14.º Las diligencias de medida y palmeo de las piezas introducidas, y al igual la marca se deberían de hacer en el lugar en que se situasen los negros al desembarcarlos.

15.º Del mismo modo se haría la visita de adición, en la cual se moderaban los derechos correspondientes en los negros que sufrían alguna grave o costosa enfermedad.

16.º Las ventas se harían en papel sellado, regulándose los derechos que debía de cobrar el escribano que asistiese a ellas.

Una última cláusula completa la real cédula, por la cual Uriarte se comprometía a abastecer de negros el puerto de Veracruz bajo las mismas condiciones anteriores, siempre que el virrey lo tuviese por conveniente y así lo ordenase.

CAPÍTULO III

FORMACION DE LA COMPAÑIA

COMERCIANTES GADITANOS QUE INTERVIENEN EN LA COMPAÑIA

Una vez que el Asiento le es concedido a don Miguel de Uriarte, sus fiadores, que hasta ahora sólo como tales han aparecido en la solicitud de aquél, van a manifestarse como que son algo más. Parece como si no les agradase que el Asiento figure solo a nombre de Uriarte, y se descubren como interesados en él tanto como éste, en virtud de las obligaciones que tenían firmadas los días 20 de junio y 24 de diciembre de 1763, y que fueron entregadas al Presidente de la Casa de la Contratación.

Nos estamos refiriendo al Marqués de Villa Real de Purullena, don José María Enrile, don Francisco de Aguirre y don Lorenzo de Aristegui, que solicitan una real declaratoria para que se entienda que el Asiento les corresponde a todos ellos tanto como a Uriarte.¹ Es decir, el promotor del Asiento se va a convertir en uno más de los interesados, y bajo las condiciones que habrían de figurar en la escritura de la fundación de

¹ Cádiz, 11 de junio de 1765. Carta de los accionistas de la Compañía a Arriaga. A.G.I., Indiferente General, 2.280.

la Compañía, a lo cual el Rey condesciende por Real Orden de 3 de julio de 1765.² Y, posteriormente, así se comunica a todas las autoridades indianas.³

Aunque en las súplicas que hacen al Rey todos estos interesados figuran como miembros de una sociedad, en esas fechas la Compañía no estaba aún legalmente constituida, pues dicha escritura de fundación no se firma hasta el 23 de septiembre de 1763.

Pero ya antes de esta fecha, y una vez que han conseguido el Asiento, actúan como si estuviesen constituidos en sociedad, y todos ellos van a elevar la primera súplica al Rey. Esta va a consistir en solicitar oubrir las necesidades que tuviesen los puertos del Asiento que se le había concedido tanto de harina como de otros víveres, bajo las mismas condiciones que se le habían establecido para vender los sobrantes de lo que llevaban para la manutención de los negros, proponiendo para ello rebajar en un peso cada barril de harina sobre cualquier otra proposición que se hubiese hecho.⁴

No tienen éxito en la primera petición que hacen después de obtener el Asiento. La resolución real fue negativa por no poderse permitir ningún asiento exclusivo de mercancías. La misma orden fue aprovechada para advertirles que acelerasen los trámites para comenzar el tráfico de los negros y el establecimiento de la factoría en Puerto Rico.⁵

Con esta disposición los afanes mercantilistas de la

² A.G.I., Santo Domingo, 2.350.

³ San Lorenzo, 15 de octubre de 1765. Real Cédula dirigida a todos los virreyes y gobernadores de las Indias. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

⁴ Cádiz, 16 de agosto de 1765. Súplica de la Compañía. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

⁵ San Ildefonso, 29 de agosto de 1765. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

Compañía encaminados a introducir diversas mercancías, independientemente de los negros, se van a ver cortados. Su tráfico principal debía de ser el de una compañía negrera. Aunque después, ya lo veremos a lo largo de los años de su existencia, van a conseguir por diversos procedimientos introducir cada vez más porción de harina, producto éste que debía de dejar buenas ganancias si nos atenemos a su constante interés por verificar su comercio.

ESCRITURA DE FUNDACIÓN DE LA COMPAÑÍA

Este documento fue firmado en la ciudad de Cádiz, el 23 de septiembre de 1765. Por él acuerdan asociarse don José Ortuño Ramírez, Marqués de Villa Real de Purullena, don Miguel de Uriarte, don Lorenzo Aristegui, don Juan José de Goicoa, don Francisco de Aguirre y don José María Enrile, todos ellos vecinos y comerciantes de la ciudad.

Esta escritura nos ha dado a conocer algunos de los juicios que ya hemos expresado. Aunque el Asiento para la contrata de negros aprobado por el Rey figure a nombre de Uriarte y los demás como fiadores, todos ellos eran copartícipes y compañeros en el negocio. Y aún más: fueron estos los que decidieron la solicitud del Asiento que se concedió, procediendo de común acuerdo, y así fue como acordaron que fuese Uriarte el que se desplazase a Madrid para seguir los trámites de la consecución. Y entre todos sufragaron los gastos de ese viaje y los que ocasionaron la solicitud.

Ya por entonces existía entre ellos el acuerdo de que el futuro Director de la Compañía fuese don Fran-

cisco de Aguirre, que fue quien mantuvo durante la estancia de Uriarte en Madrid la correspondencia con éste y el que le suministraba lo necesario para los gastos que el asunto iba necesitando.

Entre las muchas cláusulas de que consta la escritura de fundación, vamos a reseñar solo las que más nos interesan para nuestro estudio. El documento manifiesta que la Compañía debía de durar 10 años, que son los mismos que los que se le había otorgado el Asiento, y solamente si éste cesaba antes por cualquier motivo debía de considerarse extinguida la Compañía.

El fondo de ella la iban a componer 970 acciones, cada una de ellas por valor de 1.000 pesos de 128 cuartos. Divididos de la siguiente forma: 320 acciones, es decir casi la tercera parte, correspondían a don Miguel de Uriarte. Es muy significativo que sea el que consiguió el Asiento en la Corte el que posea la mayoría de las acciones, y mucho más cuando observamos que no poseía ningún efectivo con que respaldarlas. Creemos que el texto de la escritura se manifiesta por sí solo: "las cuales acciones toman los demás otorgantes a su cargo para afrontar los fondos que para ellas le faltaren de los que por esta razón debía de poner el suso dicho, quien ha de ser responsable de los premios corrientes de este comercio, así de tierra como de riesgo marítimo a la correspondiente cuota de que debe abonarlos según las acciones, oportunidad y por el tiempo que estuviere en el descubierto, y en la reintegración de las pérdidas si las hubiera, con los bienes y rentas que en cualquier tiempo pueda tener don Miguel; y que en el interín sufrirán entre sí los demás otorgantes como interesados

y compañeros el quebranto que por esta causa se originare".

El resto de las acciones se repartían así:

El Marqués de Villa Real de Purullena.	140
Don Francisco de Aguirre	140
Don Lorenzo de Aristegui	140
Don José María Enrile	140
Don Juan José de Goicoa	80

Cada uno de ellos se obligaba a ir entregando el valor de sus acciones a pedimiento del Director de la Compañía, según las necesidades que fuese teniendo ésta.

Como ya hemos referido se elije como Director a don Francisco de Aguirre, que figura con el título de Director, Apoderado y Administrador. A él le correspondía correr con todas las disposiciones que fuesen necesarias para el negocio de la Compañía, tanto en Europa como en América, asesorado siempre por otro de los accionistas, el cual recibe el nombre de Socio y que en un principio recayó sobre don José María Enrile. Sobre ambos cargos iba a girar toda la marcha de la Compañía, solo limitados en sus atribuciones en cuanto no se opusiesen a los acuerdos de las Juntas de Accionistas.

Estaba a su cargo llevar los libros de ello. Existían dos, el jornal y el mayor, donde debían de figurar todos los asientos y cuentas. Un tercero, como copiador de toda la correspondencia, y otro más donde se anotaban todos los contratos y facturas del tráfico.

El Director tenía la obligación de convocar cuatro juntas generales al año, y cuyos acuerdos quedaban registrados en un libro de actas. En esas juntas se determinaría el reparto que hubiese que hacerse de los intereses, sin que fuera de ellas pudiese intentar ningún socio disponer de la parte que le correspondiese.

Por todas esas gestiones encomendadas el Director percibía un 2 % de todo lo que se comprase en Cádiz y en las demás parte de Europa, al igual que de los efectos que viniesen de Indias, a excepción del oro, plata, gastos de carena y armamento de los navíos, que se han de considerar libres de dicha comisión.

Se determina expresamente que la Compañía no admitiría ningún nuevo socio, ni aún en el caso de fallecimiento de alguno de los que la constituían. En el supuesto de que así ocurriese se admitiría en las Juntas a un representante de los herederos. Con esta cláusula se entendía que si algunos de los socios quería hacer cesión de sus acciones a cualquier otra persona, esta cesión debía de considerarse solo entre ellos, sin que tuviese ninguna trascendencia dentro de la Compañía, y por tanto el nuevo accionista no podía estar representado en ella.

Solo en los casos de enfermedad o ausencia podía el socio estar representado por sus apoderados. Esta era la única excepción, pues ni los acreedores de ellos podían aparecer en las Juntas.⁶

⁶ Cádiz, 23 de septiembre de 1765. Escritura de fundación de la Compañía. Archivo de Protocolos de Cádiz. Escribanía de Antonio de Ynarejos Moreno. Una copia de ella se halla en el A.G.I., Indiferente General, 2.820.

REFORMAS DE LA COMPAÑÍA

Al año justo de la fecha de la fundación, y como consecuencia de las circunstancias que han intervenido en ese período, se van a determinar una serie de modificaciones substanciales en el seno de ella. Ante el mismo escribano gaditano van a otorgar una nueva escritura, en la que contra el espíritu inicial, tan especificado en el documento fundacional, se van a admitir nuevos socios. Se van a incluir en ella a dos compañías de comercio gaditanas que existían bajo los nombres de Verduc, Vincent y Compañía, y Delaville Hermanos; y a don Juan Miralles, residente en Cádiz y vecino de la ciudad de La Habana. Esta inclusión se entendía para todos los efectos como si se hubiese realizado desde el principio de la concesión del Asiento, entrando, por tanto, en todos los gastos hechos y lo mismo en las ventajas obtenidas.⁷

Las acciones, cuyo número no varía con la nueva estructura, quedan repartidas así:

Don Miguel de Uriarte	250
Don Lorenzo de Aristegui	126
Don José María Enrile	126
El Marqués de Villa Real	84
Don Francisco de Aguirre	84
Don Juan José de Goicoa	80
Verduc y Compañía	70
Delaville Hermanos	70
Don Juan Miralles	70

⁷ Cádiz, 23 de septiembre de 1766. Escritura otorgada por la Compañía. Archivo de Protocolos de Cádiz. Escribanía de Antonio de Ynarejos Moreno. También existe copia de ella en el A.G.I., Indiferente General, 2.820.

Todas estas modificaciones nos hacen suponer que las necesidades en que se ve envuelta la Compañía son la causa de tan pronto cambiar la primitiva forma de ella. Creemos que algunos de los primeros accionistas no debieron de contar con el capital suficiente para hacer frente a sus obligaciones, y por ello se vieron obligados a incluir nuevos socios. Es más, nos atreveríamos a decir, que por lo menos dos de ellos, las dos Compañías admitidas, eran importantes acreedores de la Compañía, y que consiguieron la entrada en ella como una forma de resarcirse de las deudas.

En cuanto a la entrada de don Juan Miralles, que además de accionista va a figurar como apoderado del Asiento en La Habana, junto a don Martín José de Alegría y don Jerónimo de Enrile, hijo de otro accionista, y con un sueldo de 2.500 pesos anuales, hay que pensar que sería admitido por las relaciones que tendría en La Habana para producir un mayor volumen de negocio allá; mucho más cuando era un insolvente, o por lo menos nunca aportó ninguna cantidad a la Compañía para pagar sus acciones.⁸

Nos sigue extrañando la alta cifra de acciones que en esta nueva organización va a seguir manteniendo Uriarte. Su situación económica no había variado si nos

8 La 3.ª cláusula de la escritura dice así: "que las Compañías Verduc y Delaville han de entregar a Aguirre la prorrata que por su interés y responsabilidad de Uriarte les tocasen en todos los desembolsos hechos hasta el presente y los que en adelante se hiciesen; y que por las 70 acciones asignadas a Miralles y su responsabilidad en las de Uriarte las suplieran por ahora los interesados con la condición de que habrá de abonar y pagar el premio de tierra o riesgo marítimo según se proporcione hasta el plazo de 18 meses, el cual deberá poner en contado Miralles cumplido el término". Archivo Protocolo de Cádiz, doc. cit.

atenemos a la tercera cláusula de esta nueva escritura y que, lógicamente, hace pensar sus muchas influencias en la Corte para obtener el Asiento.⁹

9 Doc. cit., notas 7 y 8.

CAPÍTULO IV

LA PRIMERA ETAPA COMERCIAL

EL COMIENZO DE LAS ACTIVIDADES

Lo primero que la Compañía debió de hacer fue establecer la Caja Central en Puerto Rico, pues allí debían de llegar todas las embarcaciones con los negros para su posterior distribución.

Para ello envió a aquella isla factores y dependientes que se preocuparon de conseguir las casas y almacenes necesarios para los diversos menesteres de la Factoría. En la contrata se especificaba también la construcción de hospitales para los negros, pero no tenemos ningún testimonio que nos confirme que algo de esto se hiciese. Seguramente el hospital no pasó de ser un simple barracón independiente donde se tuviese a los negros enfermos.

A la vez que comenzaron a realizarse estos preparativos en Puerto Rico, y ante las diversas instancias del Rey para que empezase a realizarse el tráfico negrero, la Compañía despacha la fragata "La Venganza", que con bandera española abandona la bahía de Cádiz con destino a las costas de Africa.¹ Este simple

¹ Cádiz, 6 de octubre de 1767. Carta del Marqués del Real Tesoro a Arriaga. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

hecho fue insólito, pues las compañías o contratistas particulares para el tráfico de negros siempre lo habían hecho con intermediarios franceses, portugueses o ingleses, dueños en su mayoría de todas aquellas factorías negreras.

La aventura a la que se lanzaba la Compañía Gaditana era una prueba difícil, de la que va a resultar su primer revés. Como se esperaba, al ver aparecer la bandera española aquellas factorías africanas encarecieron los negros y se negaron a la admisión de los frutos que llevaban para la permuta o los valoraron a precios muy bajos.

Por todas estas circunstancias, después de una larga estancia en aquellas costas la fragata solo consiguió un pequeño grupo de negros, que no compensó los elevados gastos de la empresa. De los 600 ó 700 negros que se pretendía, solo consiguieron 250, y a un precio mucho más caro de lo que se pensaba.

Y en vista de ello, la Compañía, si quería realizar el tráfico a que se había obligado, no tenía más remedio que continuar con el viejo sistema de convertirse solo en intermediarios entre las grandes compañías negreras extranjeras y los vecinos de los puertos que se le habían concedido en el Asiento. Por ello es por lo que comienza a celebrar contratas con esas compañías para que le lleven los negros a Puerto Rico.

De todas formas hay que insistir en que a la vez que comenzó a realizar esas contratas, no desistió de sus propósitos de conseguir los negros en las factorías africanas, y continuó por algún tiempo más el sistema de seguir enviando expediciones a la costa de Guinea. Aunque con la experiencia del fracaso anterior va a

utilizar para ello embarcaciones extranjeras, tanto francesas como inglesas. En uno de estos intentos envió, junto a esas embarcaciones, una fragata española, "La Fortuna", con el fin de que pudiesen instruirse sus oficiales en la forma en que hacían el negocio las otras. Nada se consigue tampoco, y si no hubiese sido porque una fragata francesa traspasó a la española, los negros que ella había conseguido, ésta hubiese regresado de vacío.²

Por tanto esta segunda tentativa fue tan funesta y gravosa como la anterior pretendida por "La Venganza", y la Compañía quedó convencida de no haber otro medio de reunir negros en Puerto Rico que el de ajustes y contratas particulares para que los llevaran allí los mismos extranjeros, bien fuesen desde las costas africanas o de sus colonias americanas. Y con este sistema, tan distinto del pensado, tuvieron que realizar siempre su tráfico con las consiguientes mermas en las ganancias que se habían supuesto.

A pesar de ello, en mucho de los lugares del Asiento se cumplió lo pactado, y a veces la introducción fue mayor de la señalada en la contrata. Por ejemplo, solo en Cuba, en los primeros cuatro años, la Compañía había introducido cerca de 10.000, que eran los que correspondían a todo el tiempo del Asiento. Y en la misma proporción trabajó en otros lugares.³

Este aumento del tráfico sobre lo previsto fue, sin duda, debido a las ventas al fiado realizadas por la Compañía o por las ventas hechas a cambio de frutos. Esto

² Cádiz, 28 de junio de 1772. Instancia de Aguirre, Arristegui y Compañía. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

³ Abril, 1772. Extracto relacionado del principio, progresos y estado actual de la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

supuso el tener que realizar extraordinarias adquisiciones de negros, con los consecuentes problemas que suponían para la factoría de Puerto Rico. Frecuentemente, llegaron a reunirse un número excesivo de ellos para las disponibilidades con que contaba aquella factoría.⁴ El problema mayor fue la distribución de aquellos negros desde allí a los diversos puertos del Asiento, al no poderse realizar sino con embarcaciones españolas. Solo con cinco balandras contaba para aquel transporte.

Y esta es una basa que una y otra vez va a esgrimir la Compañía para que se le concediese el permiso de continuar hasta La Habana en los mismos navíos extranjeros que llegaban a Puerto Rico con los negros. La misma dificultad tenían en La Habana para desde allí sacar los frutos obtenidos de las ventas realizadas de esclavos, llegando a tener almacenados por esta causa azúcares y cueros por valor de 700.000 pesos.

EL DERECHO DE MARCA Y EL DE CAPITACIÓN

A los inconvenientes que le supuso a la Compañía el no poder mantener el negocio directamente desde las costas de Africa, pronto se le va a añadir otros que complican más su existencia.

Ya hemos visto por las condiciones del Asiento como estaba arreglado el pago de 40 pesos por cada pieza como derecho de marca, tanto fuese varón o hembra. Se entendía para la regulación de este derecho para los mulecones, considerándose cada tres de éstos como

dos piezas, y en cuanto a los muleques dos constituían una pieza.

En octubre de 1765, el Rey subroga el derecho de marca que se pagaba por cada negro introducido, por otro anual en que debían de contribuir los daños que los comprasen. Este derecho, llamado de capitación, consistía en el pago cada seis meses de tres pesos por cada pieza varón o mulecón; peso y medio por cada hembra, fuese pieza o muleca, y un peso por cada muleque, también indistintamente en cuanto al sexo.⁵

A este sistema se llega pensando en aminorar el coste de los negros a los labradores de la región antillana, por la gran preocupación que hay en estos momentos de fomentar sus labranzas. Mientras que el nuevo impuesto que se crea no es otra cosa que una fórmula para indemnizar, solo en parte, a la hacienda real de la pérdida que le supuso la supresión del derecho de marca.

Esta orden, otorgada cuando ya la Compañía ha comenzado su negocio, produjo una gran confusión, pues como consecuencia de ella sus clientes van a desear que esta fije un nuevo precio en los negros, al no tener que pagar ya el derecho de entrada. En este sentido la petición de La Habana, que ya estudiaremos en su momento, es la más destacada y la que más argumentos presenta.⁶ La Junta que allí se celebró en los últimos días de noviembre y comienzo de diciembre de 1767 para tratar sobre cual derecho debía de persistir, es claramente

⁴ Del día 3 al 17 de noviembre de 1768 llegaron 1.072. Madrid, 14 de febrero de 1769. Súplica de la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

⁵ Real Orden de 16 de octubre de 1765. A.G.I., Santo Domingo, 2.515. Y Real Cédula de 8 de noviembre de 1765. A.G.I., Santo Domingo, 1.821.

⁶ Véase el estudio realizado sobre la Factoría de La Habana en el capítulo VII.

a favor del de la marca, con la condición de que se baje en 15 pesos ese derecho, y en consecuencia por lo estipulado por la Compañía, el negro podría venderse a 250 pesos.⁷

Por la contrata celebrada, la Compañía se había comprometido a bajar el precio de los negros en proporción a lo que el Rey bajase en los derechos de entrada. Por la nueva orden que iba a comenzar a regir, podía entenderse que el quitar los 40 pesos del derecho de marca era una rebaja, y entonces la Compañía tendría que rebajar 80, con lo cual los negros podrían comprarse por aquellos vecinos en 120 pesos menos.

Los comerciantes gaditanos interesados en aquel negocio replican diciendo que en el Asiento, ellos se habían comprometido a rebajar el doble de lo que el Rey bajase en los derechos de entrada, pero que en la citada orden no había habido rebaja de derechos, sino que lo que se había hecho era cambiar el sistema de pago del derecho, conmutándose el de marca por otro nuevo, llamado de capitación, al cual debían de contribuir los dueños de los esclavos después de comprarlos, y que como consecuencia la Compañía solo estaba obligada a rebajar los 40 pesos por pieza que dejaba de abonar por la entrada de aquellos. No obstante, se comprometían a rebajar 10 pesos más en los negros que ellos vendiesen en Puerto Rico, Santo Domingo y la Margarita, en atención a la pobreza de aquellas regiones; y hasta ofrecieron hacerlo en la isla de Cuba si se les concedían diversas gracias.⁸

⁷ Junta celebrada en La Habana los días 24 y 25 de noviembre y el 1.º de diciembre de 1767. A.G.I., Santo Domingo, 1.198.

⁸ Madrid, 4 de marzo de 1766. Súplica de don Pedro Ruiz de Loyzaga, apoderado de la Compañía Gaditana. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

Por todo ello suplicaron una resolución real en la que se especificase que no estaban obligados por el cambio de derechos que se había establecido a lo que se refería en el capítulo segundo del Asiento, y que la Compañía cumplía con rebajar los derechos que dejaba de satisfacer. Así era. Teóricamente ella no estaba comprometida por la nueva reglamentación, tal como lo reconoció el Consejo de Indias⁹ y fue confirmado, posteriormente, por una real cédula.¹⁰ En el citado artículo sólo se hacía referencia de estar obligado a bajar de su parte cuando el Rey dispensase alguna parte del derecho. Solo hubo, en cambio, una insinuación a Loysaga, apoderado de la Compañía, por parte de la Junta de Ministros del Consejo que estudió el asunto "de que sería muy del agrado del Rey el que la Compañía hiciese por su parte alguna baja a favor de los vasallos".¹¹

Para el negocio de la Compañía, esta sustitución del derecho de marca por el de capitación fue una gran ventaja económica, que le compensaba del revés que le suponía las contratas que con las compañías inglesas se había obligado a hacer. También le excusaba de los considerables desembolsos de derechos antes de verificar sus ventas, lo cual le había supuesto hasta **ahora** tener un importante depósito de efectivos en todos los puertos del abasto, además de perder los **derechos** que había abonado cuando el negro moría después **de haberse** pagado la marca. Era de suponer, igualmente, **que al** abaratare el precio del esclavo por el nuevo sis-

⁹ Consejo de Indias, 21 de junio de 1766. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

¹⁰ Madrid, 22 de julio de 1766. A.G.I., Indiferente General, 2.700.

¹¹ Sin fecha. Papel de la Junta de ministros del Consejo de Indias que intervinieron en el asunto del Asiento. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

tema, cesaría la entrada clandestina, y por lo tanto la venta sería mayor.

Por todo ello la Compañía se avino a rebajar en 10 pesos la pieza de negro en todas las islas, incluida Cuba, pero no en Tierra Firme, ya que la llegada hasta allí incrementaba en muchos los gastos.

La cédula que notificó esta rebaja ¹² fue muy bien acogida en las islas del Caribe, ya que suponía tener que pagar por cada negro 50 pesos menos de lo que hasta entonces venían haciéndolo. ¹³

Pero si para los vecinos, lo establecido con motivo del derecho de capitación le era favorable, también presentaba el nuevo sistema muchos inconvenientes. Puede calcularse que la desaparición de aquel derecho significaba para ellos que de cada seis negros que compraban, uno les iba a salir gratis. En cambio, iban a estar sujetos a dar cuenta de las continuas bajas que por muerte o por desertión tuviesen, y lo mismo iban a tener que hacer con las nuevas compras o ventas que hiciesen. Todo ello produciría unos engorrosos trámites y, lógicamente, continuas falsedades u ocultaciones en los datos manifestados, con los consiguientes perjuicios para la hacienda real.

Calculando una entrada anual en la isla de Cuba de 1.500 negros, cifra cercana a la realidad, y conceptuando que en cada armazón la tercera parte se perdía, bien por epidemias o desertiones, todo ello suponía una pérdida a la real hacienda de 16.000 pesos anuales. Las

¹² Madrid, 18 de octubre de 1766. Real Cédula dirigida a los gobernadores de Trinidad, Margarita, La Española, Puerto Rico y el intendente de La Habana. A.G.I., Santo Domingo, 2.350.

¹³ Puerto Rico, 7 de enero de 1767. Carta de los vecinos de la ciudad de San Juan a Arriaga. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

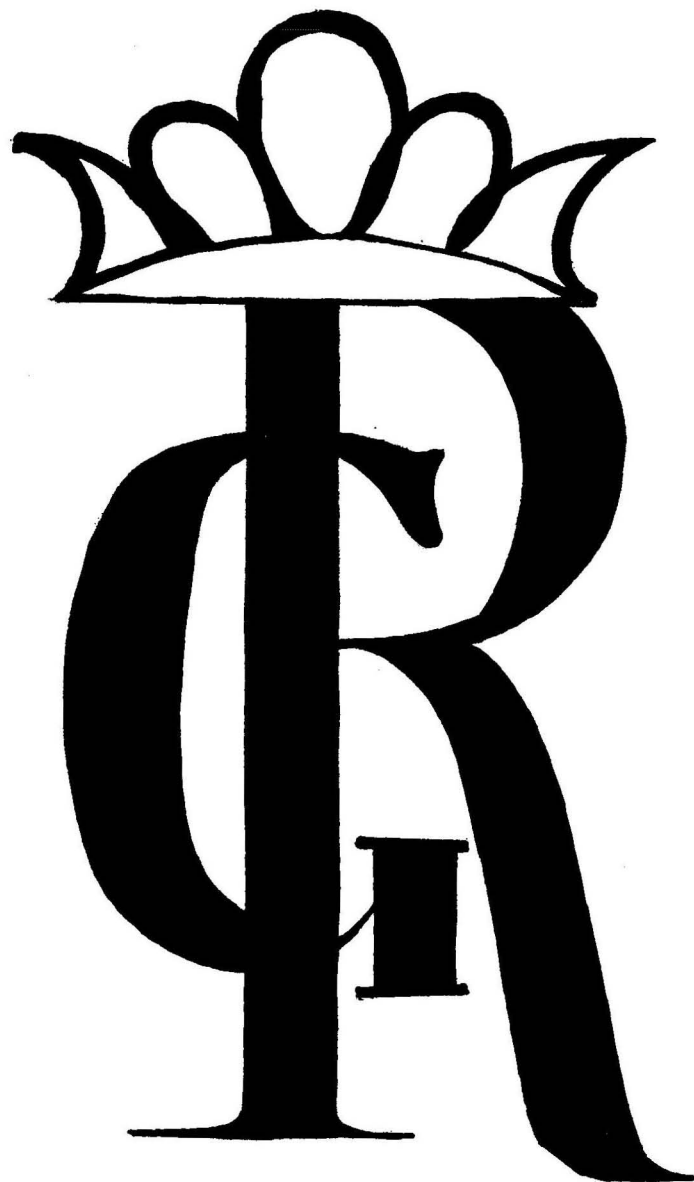


Lámina 2.—Carimbo de la Compañía Gaditana para marcar sus negros.
A. G. I., Santo Domingo, 1.822.

y estar contándolos cada seis meses, y llevando cuenta de las muertes que se hubiesen producido en ese espacio, de las deserciones, de las ventas a otros hacendados, de los nacimientos, etc. Muy complicado el sistema.

Por otro lado, los mismos vecinos, a los que suponemos como los únicos beneficiados del método, también se nos manifiestan opuestos a la capitación, negándose en La Habana a comprar negros a la Compañía mientras que durase el nuevo impuesto.

Se consideraba que la única utilidad con el cambio de derecho estaba en no tener que pagar de una vez. Según los cálculos estimados tanto la pieza como el mulecón podían vivir unos 20 años por término medio, y su contribución en ese espacio por la nueva capacitación podía ascender hasta los 60 pesos; es decir, 20 más que con el derecho de marca.

Otro impedimento estaba en que aunque se suponía una vida de 20 años, durante los últimos de ellos seguía contribuyendo igual sin que el rendimiento que se le pudiese sacar fuese el mismo. Otra dificultad en el sistema estaba en el control a mantener: el paso de muleque a mulecón era difícil de establecer, pues no se hacía por edad, sino por medidas. Los que huían de los ingenios, los que morían, los que conseguían la libertad, bien generosamente o comprándola; todos estos casos creaban grandes inconvenientes para que el derecho de capitación pudiese llevarse con rigurosidad. Y el mayor de todos era que "los negros no son como los bienes raíces que se venden de tarde en tarde. Los negros se venden y negocian constantemente, bien por urgente necesidad de dinero, porque les descubren nuevos vicios, otros porque los mismos negros mal ha-

llados con sus amos se les concede el que busquen, como lo hacen, nuevos dueños".¹⁶

RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO DE MARCA

No hay duda de que el nuevo método implantado a nadie contentó, y muchos fueron los estudios que se hicieron para determinar, por fin, lo que se iba a exigir. Esto dio lugar a opiniones muy diversas sobre el problema. Por ejemplo, la de Grimaldi, que fue la de que se dejase al arbitrio del comprador el impuesto que más le conviniese, y así la experiencia diría cuál era el que prefería; o establecer de nuevo el impuesto de la marca reduciéndolo a la mitad; y con esto y con la rebaja propuesta por los asentistas gaditanos lograrían los colonos un importante descuento.

Esto era, en esencia, lo que se pretendía. Rebajar en lo posible los impuestos exigidos, que encarecían enormemente el precio de los negros. Y eso es lo que se consigue por la Real Cédula de 17 de febrero de 1768, por la cual quedaba sin efecto el establecimiento de la capitación, y se restablecía el derecho de marca,¹⁷ reduciéndolo en 15 pesos, y especificándose en ella que el asentista bajaría el doble, tal como estaba estipulado en el contrato.¹⁸

¹⁶ Doc. sin lugar ni fecha. Sobre la capitación y la marca. A.G.I., Santo Domingo, 1.156.

¹⁷ El derecho de marca había sido desde el siglo XVII establecido en 33 1/3 pesos por cada negro pieza. El aumento a 40 pesos comenzó el año 1751 como consecuencia de una orden dada para una porción de negros que la Compañía de La Habana introdujo excediéndose del permiso que tenía. Año 1767. Dictamen de los hacendados de La Habana. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

¹⁸ Real Cédula dada en El Pardo el 17 de febrero de 1768. A.G.I., Santo Domingo, 1.195.

Aunque la nueva ley suponía el arreglo definitivo de aquel problema, en un principio significó nuevas complicaciones, ya que hubo que ajustar las cuentas de lo que habían pagado de capitación todos los negros introducidos en ese período para averiguar que faltaba de cobrar hasta los 25 pesos que ahora se exigían.¹⁹

Entre algunas de las soluciones que se habían emitido merece hacerse mención de la presentada por el administrador de rentas de la ciudad de La Habana. Propuso sustituir el derecho de capitación por un aumento de la alcabala del 6 % que se cobraba al 7 %. Apoyaba su petición con cuentas que había realizado calculando la entrada de 1.000 negros en la isla anualmente. De ellos, el derecho de marca suponía 40.000 pesos, mientras que el aumento propuesto en la alcabala supondría unos 50.000 pesos. Para la real hacienda suponía un beneficio, pero no era justo. El derecho de capitación sólo tenían que abonarlo los que comprasen negros, mientras que la alcabala era para la compra de todo género y frutos, con lo cual salían beneficiados los compradores de los negros.²⁰

OTROS CAMBIOS EN EL ASIENTO

La propuesta hecha por la Compañía de rebajar los 10 pesos en cada negro fue aprovechada para solicitar la facultad de poder sacar de Cádiz en sus navíos destinados a la conducción de negros, cierta cantidad de harinas, carnes saladas, algunos géneros de necesi-

¹⁹ La Habana, 7 de mayo de 1768. Carta del intendente Miguel de Altarriba a Arriaga. A.G.I., Santo Domingo, 1.818.

²⁰ Doc. cit. nota 10.

dad para el vestuario de los negros, como bayetones ordinarios, crudos y listados, y pertrechos de marina para la habilitación y carena de sus buques en América. Todo ello libre de derechos y con la condición de que todo lo que le sobrase pudieran venderlo en los puertos del Asiento pagando los derechos correspondientes.²¹ Estamos aún en los comienzos de la Compañía y se sigue pensando que en Puerto Rico va a realizar una gran labor. Con idea de ayudarle a fomentar allí los cultivos, y a que establezca la factoría y hospitales para los negros se le va a conceder el poder cargar en Cádiz, libre de derechos, hierro, herramientas y cualquier otro género con esos destinos. Todas esas franquicias las obtienen por la cédula ya citada,²² pero los vecinos de La Habana, que mantuvieron siempre una fuerte oposición a la Compañía Gaditana, consideraron que la baja que se había realizado de 15 pesos en el derecho de marca, no había sido un acto voluntario de ella, sino condicionada a las gracias que acabamos de referir, y que como consecuencia, mientras que disfrutasen de ellas, la citada rebaja debía de continuar. Así se expresaron cuando se restablece el derecho de marca.

No creemos que fuera una obligación de la Compañía, sino un acto puramente voluntario o de condescendencia a la insinuación que se le hizo. Ya así lo hemos expresado, pues el beneficio que le resultaba de las mencionadas gracias y franquicias no llegaron a suponerle una ganancia superior a los 5.000 pesos, si

²¹ 2 de mayo de 1766. Informe de don José Avaria. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

²² San Lorenzo, 18 de octubre de 1766. A.G.I., Santo Domingo, 2.350.

nos atenemos al tráfico que realizaban; mientras que la baja de los 10 pesos por negro, sólo en los 1.000 que introducían en La Habana, suponían 10.000 pesos de pérdida.

Condescendencia existe porque en el contrato del Asiento no se estipulaba la baja en los negros que se introdujesen en la isla de Cuba, sino únicamente en las demás nombradas expresamente y en las provincias de Cumaná y Santa Marta, en consideración a ser corto el número de su población y a su pobreza.

Después, al ser derogado el derecho de capitación, y por tanto terminado el beneficio que aquél había supuesto a la Compañía, ésta suspende inmediatamente el descuento. Esto produce una nueva protesta de los vecinos de La Habana, creyendo que la rebaja debía de permanecer con cualquiera de los derechos que se estableciesen, y que por lo tanto les correspondía de justicia. El recurso presentado llega al Consejo de Indias, el cual ordena al gobernador de La Habana que oiga a las partes e informe, dando todo ello motivo a un complicado pleito, contra el cual suplica Goicoa, como apoderado de la Compañía, para que se anule.²³

Otra circunstancia que complicó la marcha de la Compañía en estos primeros años de su tráfico fue la obligación que tenía de llevar en los navíos a oficiales españoles. Extranjeros como ya sabemos, sólo se les permitía hasta Puerto Rico. Repetidas veces la Compañía manifestó la necesidad que tenía, por lo menos de mezclarlos con los españoles, ya que la experiencia de estos últimos en la navegación que había de efec-

23 Madrid, 19 de julio de 1773. Súplica de Goicoa, apoderado de la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

tuarse y en el trato con los negros era muy poca. Por fin consiguieron este permiso con la obligación de res- tituirlos al puerto de salida, y dando fianzas para ello.²⁴

Conseguido este permiso para la tripulación inten- taron que también las embarcaciones, sólo las propias de la Compañía que llegasen a Puerto Rico, pudiesen continuar con pasaporte de aquel gobernador y con ban- dera española hasta La Habana. El motivo era muy justificado. Así no tendrían que regresar de vacío des- de Puerto Rico a Europa, ni habría que contratar a otras, siempre a elevados precios, para la distribución de los negros a los otros puertos.²⁵

Debido a esa contratación de embarcaciones me- nores, lo cual era a veces muy difícil de conseguir, se acumulaban muchos negros en Puerto Rico sin poderse conducir a otros lugares, donde había necesidad y por lo tanto gran demanda. Y lo que era aún peor para los intereses de la Compañía, aquella factoría no estaba acondicionada para un número excesivo de negros, y cualquier epidemia provocaba grandes mortandades, con las consiguientes pérdidas del negocio.²⁶

BALANCE DEL PRIMER PERÍODO

Aunque en el próximo capítulo estudiemos todos los episodios ocurridos a la Compañía Gaditana desde el año 1770, por causas que en él veremos se observará

24 Cádiz, 22 de julio de 1767. Memorial de la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

25 Madrid, 8 de junio de 1769. Carta de Goicoa a Arriaga. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

26 Madrid, 22 de agosto de 1769. Carta de Goicoa a Arriaga. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

cómo no existió prácticamente ningún movimiento mercantil ni en ese año ni en el de 1771. Por tanto, en el balance que presentamos a continuación, vamos a marcar como fecha tope de este primer período el año de 1772. A partir de él va a cambiar toda la organización interna de este Asiento, su sistema de tráfico, de compra de los negros, y van a aparecer en el negocio una serie de mercancías, principalmente la harina, que casi van a desbancar lo que en un principio había sido el objeto fundacional de la Compañía: la trata de negros.

Ateniéndonos a los datos que tenemos del primer período (1765-1772) podemos manifestar que fueron introducidos en los puertos del Asiento durante esos años 13.149 negros, y cuyo costo había supuesto 2.345.888 pesos. Las circunstancias que hemos venido analizando son lo suficientemente expresivas para que no nos extrañe que la suma total obtenida de los que se pudieron vender sólo había supuesto un ingreso de 2.288.909 pesos. Es decir, ni siquiera cubrió el precio de compra. Hay que señalar que sólo se vendieron 11.700, pues el resto murieron, bien en la travesía o en la factoría de Puerto Rico.

Por ello sólo figura en los balances de la Compañía una cifra de beneficio de 196.763 pesos, como consecuencia del nuevo permiso de comerciar con harinas que habían obtenido, y de la venta en Cádiz de las mercancías que habían traído de los puertos del Caribe. A pesar de ello, el déficit total de esta primera etapa fue de 298.916 pesos.

Por todo ello no nos ha de extrañar que la Compañía ordene el cese del tráfico, comience las negociaciones para que se le otorguen nuevas gracias, y con

todo ello intentar conseguir un nuevo sistema para su negocio.

El cuadro siguiente nos completa los gastos realizados por la Compañía Gaditana en esta primera etapa, infructuoso y causante de su quiebra:

	<i>Pesos</i>
Fletes de balandras y gastos en las propias para el transporte	225.000
Manutención, enfermedades y demás gastos hechos con los negros	150.000
Gastos de factorías y sueldos de los empleados en las seis existentes.....	450.000
Premios de seguros por muerte violenta y naufragios	37.000
Gastos generales de la Dirección en Cádiz, en Madrid, y escribanos.....	200.000
Pérdida por el costo de siete embarcaciones y pérdida sobre las vendidas y una naufragada	80.000
Decomiso hecho de dos navíos con harinas	13.000
Pérdida en el permiso de flota de 1768.	13.400
Pérdida sobre ocho expediciones hechas a América con vinos, harinas, herrajes y géneros	30.000
Pérdida que se espera de los tinglados y almacenes hechos en Puerto Rico...	20.000
Pagos de intereses sobre préstamos solicitados y pagos de premios de segu-	

ros sobre balandras y navíos que
han ido a la costa de Guinea para
la permuta 450.000

Total pesos..... 1.668.700²⁷

Una simple detención en algunas de las cifras que acabamos de referir nos pone de manifiesto la desorganizada forma de actuar la Compañía, causante sin duda de la quiebra que acababa de anunciar.

Tanto los gastos de la Dirección central en Cádiz como los originados en las factorías no están en proporción con el volumen del negocio que mantuvieron en esta su primera etapa. Igualmente, la falta de un capital propio les llevó a solicitar una serie de préstamos, cuyos intereses fueron muy excesivos a las posibilidades del negocio mantenido.

²⁷ Cuenta en donde se evidencia lo que la Compañía ha perdido hasta el 20 de agosto de 1772. A.G.I., Indiferente General, 2.830.

CAPÍTULO V

LA COMPAÑIA A PARTIR DE 1770

SÚPLICAS DE LA COMPAÑIA

En 1770 la Compañía Gaditana comienza a acusar y reconocer su decadencia. Por esa fecha se calcula que tiene una pérdida de cerca de un millón de pesos. Una etapa de innumerables peticiones a la Corte, va a empezar solicitando gracias que se consideraban indispensables para poder terminar el período del Asiento que se le había concedido.

La primera va a ser suplicar permiso para poder despachar embarcaciones con bandera española desde cualquiera de los puertos de la contrata a las colonias extranjeras para comprar negros que se introducirían en ellos sin tener que pasar por la Caja Central de Puerto Rico. Gracia que le fue denegada por el temor al contrabando que se pudiese introducir en esos mismos navíos.¹

Si, en cambio, se les va a permitir llevar de las colonias extranjeras a los puertos del Asiento cuantas harinas y otros víveres quisiesen, como pescados, carnes saladas, mantecas, quesos y algunas botellas de cerveza

¹ Cádiz, 28 de junio de 1772. Instancia de Aguirre, Aristegui y Compañía. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

y cidra, siempre que pagasen los derechos correspondientes, a excepción de los dos barriles de harina que les estaba concedido por cada negro que entrasen, libres de derechos.²

En junio de 1771 insisten de nuevo en la primera petición, solicitando que los gobernadores de aquellas colonias donde tienen establecido su comercio puedan darles permiso a las embarcaciones del Asiento para ir a comprar directamente los negros y las harinas que a ellos corresponden. Y no conforme con ello, piden también ampliación de la gracia para que esos navíos puedan sacar el dinero para esas compras, pagando los derechos correspondientes, y sujetándose a la vigilancia de los gobernadores y oficiales reales, que podrán comprobar que regresan solo con lo correspondiente a las declaraciones que hiciesen en las salidas.³

Esta misma petición se va a repetir en febrero de 1772 especificando nuevos puntos. Ahora hablan de poder sacar también frutos, además del dinero, pagando los derechos sobre aquéllos pero rogando la franquicia respecto al dinero. Es de suponer que apoyasen su petición en el hecho de que así se había concedido en los asientos anteriores con Francia e Inglaterra.

En el artículo octavo de la contrata se había estipulado que la Compañía no había de pagar en Puerto Rico los negros, sino en Europa, y las embarcaciones que los llevasen no podían sacar de la isla ni dinero ni frutos. Y en el artículo décimo se expresaba que todo el producto de la venta lo habían de retornar a Cádiz

² Real Orden de 21 de septiembre de 1770. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

³ Doc. cit. en la nota 1.

registrado, bien fuese plata, oro o frutos, donde debían de pagar los derechos respectivos, con excepción de lo que consumían en gastos y soldados.

Tanto el Contador General como el Fiscal del Consejo de Indias se manifestaron a favor de la petición por haberse concedido, como ya hemos dicho, en anteriores asientos. El único obstáculo que ponían era en que debía de hacerse con bandera y tripulación española.

En este mismo memorial, al que nos estamos refiriendo, añaden otras peticiones. La segunda era una insistencia sobre lo solicitado anteriormente, de no tener que arribar necesariamente en Puerto Rico todas las embarcaciones que condujeran los negros. Una de las causas por lo que esto se había incluido en el Asiento era la de fomentar el cultivo y la población de la isla. En esto poco o nada se había conseguido en los años que llevaba de tráfico la Compañía y no lo iba ahora a poder realizar. También en esto fue favorable la opinión emitida por el contador y el fiscal.⁴

La otra causa, la evitación del contrabando, no era obstáculo para la petición. A lo largo de la existencia de la Compañía solo dos acusaciones oficiales habían pesado sobre ella en este aspecto: un comiso de harina introducido en Puerto Rico meses antes de que se le concediese el permiso de poder traficar con ella, y otro que en ese momento se hallaba pendiente en el Consejo de Indias sobre una pequeña porción de hierro y cobre.

También van a solicitar no tener que pagar más que los derechos de marca de los negros que llevasen a los reinos del Perú. Esta petición la realizan porque

⁴ Madrid, 13 de julio de 1772. Informe del contador y del fiscal del Consejo de Indias. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

cuando internaban los negros por Tierra Firme, para embarcarlos desde allí al Perú, se les exigía, además del derecho de marca que habían pagado en el puerto del Asiento, derechos de almojarifazgo, avería y otros. Claramente se expresaba en el artículo primero de la contrata que en los 40 pesos de la marca estaban incluidos todos los derechos. La razón en ésto estaba al lado de la Compañía.

En cambio, muy difícil de conseguir era la tercera licencia que pedían en la súplica. La Compañía quería intervenir por medio de sus factores en la vigilancia para evitar la entrada clandestina de negros y harinas. Todas las piezas que de esta forma consiguiesen pasarían a ser propiedad de ella, obligándose a entregar en las cajas reales 150 pesos por cada negro que lograsen. Esto, naturalmente, significaba un entrometimiento de la Compañía en el sistema de gobierno de cada uno de los territorios.

Más razonable era la insistencia sobre que se le anulase la obligación que tenían de mantener en Puerto Rico, en depósito, 2.000 barriles de harina, o al menos que se le redujese el compromiso a sólo 600. Siempre le había resultado muy gravoso este depósito a la Compañía, por las muchas veces que se había estropeado la mercancía en los almacenes como consecuencia del cálido clima de la isla. La obligación de mantener aquel depósito había comenzado en el mes de septiembre de 1770, a cambio de la facultad que se le dio de ser la única de poder introducir allí harinas. Por la misma razón, también se había obligado a mantener un depósito de 400 barriles en Cartagena, y otro de 300 en Portobelo.

Si se le aprobaba la libre navegación desde los demás puertos del Asiento sin pasar por la Caja Central, era lógico que se les otorgase esta gracia, ya que el consumo de harina bajaría sensiblemente en Puerto Rico. Además, había que tener en cuenta que el depósito se había establecido pensando en que fuese beneficioso para la Compañía; si era ésta la que solicitaba librarse de aquel compromiso, no había causa para seguir manteniéndolo.

Otra facultad solicitada fue la de poder recoger los negros que hubiesen vendido durante la primera etapa al fiado y cuyos plazos no habían sido hechos efectivos en el término estipulado, al ser considerados aquellos como bienes muebles. Existía un precedente sobre esta petición: en el Código Negro francés se hallan dos providencias de los años 1687 y 1721 por los que se facultaba a la Compañía francesa para reclamar los negros y sus menoscabos de los compradores que no los hubiesen pagado en los plazos fijados.⁵

Las últimas peticiones del memorial al que nos venimos refiriendo, van dirigidas a suplicar una rebaja en los derechos que se les exigía, en vista de la carestía, cada día mayor de los negros.⁶

Durante todo el año 1772 se continúan las peticiones de gracias, como esta que hemos comentado, para reparar la inevitable ruina que la Compañía tenía sobre sí. En abril de ese año vuelven a insistir para que los factores del Asiento en La Habana puedan despachar embarcaciones extranjeras en busca de negros y de las harinas correspondientes, llevando consigo el dinero

⁵ Copia del Código Negro. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

⁶ Doc. cit. en la nota 1.

suficiente para los pagos de lo que comprasen, y regresar en las mismas embarcaciones sin tener que tocar en Puerto Rico, cuya escala siguen manteniendo ser la causa principal de la ruina. Y con la misma insistencia suplican la reducción del depósito de harinas a 600 barriles.

En los diversos apartados en que tratamos los asuntos relacionados con estas peticiones veremos cuales de ellas fueron atendidas. Pero antes debemos de anotar aquí la manifiesta oposición que a todas esas peticiones pusieron casi siempre las diversas autoridades indianas, algunas de ellas de gran interés por la aportación de datos que nos proporcionan para la vida del negro en aquellos territorios.

Unos manifiestan que tanto el aguardiente, como el arroz, los chícharos y las habas eran de gran valor para la manutención del negro, y todo ello se daba suficientemente en las mismas haciendas puertorriqueñas que los factores de la Compañía explotaban. En cuanto a la carne y el pescado, muy poco debía de darse a los negros, y esas pequeñas cantidades bien podían ser suministradas desde España o la Margarita, sin tener necesidad de solicitar licencia para ir por ellas a las colonias extranjeras.⁷

Las diversas solicitudes que hemos venido analizando nos prueban la aseveración que habíamos hecho sobre la Compañía respecto al olvido en que había incurrido sobre su primitivo motivo de existencia: el tráfico de negros. Al irle tan mal este negocio durante los cinco primeros años de su tráfico, va a intentar resar-

7 Puerto Rico, 3 de octubre de 1771. Dictamen de los Oficiales Reales. A.G.I., Santo Domingo, 2.354.

cirse de aquellas pérdidas ocupándose de otras mercancías.

LA CRISIS DE 1772

La situación económica de la Compañía fue haciéndose cada vez más difícil, y por ello la última petición hecha de las que hemos anotado la complementan con la de que se les releve de la obligación del Asiento si no se les puede conceder las gracias que ha solicitado.⁸ Antes de tomar esta determinación han presentado declaración de quiebra en Cádiz, el 26 de agosto de 1772, ante el Presidente de la Casa de la Contratación, acompañando los documentos que obligaban a ello.

La causa que más se manifiesta en ellos es la falta del conocimiento del negocio de la trata de negros que tenían cuando efectuaron la contrata en el año de 1765. Las condiciones impuestas les habían resultado muy gravosas —dicen— suponiéndole una pérdida de 1,200.000 pesos, y sólo aliviándoles aquellas mediante algunas de las gracias solicitadas podrían continuar el Asiento.

El dictamen dado por Gálvez sobre esas peticiones formuladas es completamente favorable a la Compañía. El había conocido en La Habana la labor que allí había realizado y las dificultades con que para ello se había encontrado.⁹ Asevera su opinión manifestando que si el asiento que tenía la Compañía se anulase, por no

8 Madrid, 26 de agosto de 1772. Extracto hecho por el Consejo de Indias. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

9 Madrid, 18 de agosto de 1772. Dictamen de don José de Gálvez. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

otorgársele las gracias que pedía, cualquier otro que se admitiese exigiría las mismas facultades.

A todo esto, cuando la Compañía se hallaba pendiente de la resolución real a las referidas licencias, un suceso mercantil ocurrido en Cádiz va a repercutir gravemente en ella, causándole nuevos trastornos y acelerando su ruína. La Casa Verdug, Kerlongen y Compañía, cuyos créditos habían sido en los últimos años la subsistencia de aquella, va a presentar quiebra.¹⁰ En aquellos momentos era acreedora de la Compañía Gaditana en 596.000 pesos. La noticia, lógicamente, produjo pánico entre los demás acreedores que comenzaron a amenazar con procedimientos judiciales.

Entramos así en un período complicado de la Compañía, durante el cual las juntas se van a suceder casi diariamente. Todos quieren cobrar, y el Director de ella, en una nueva súplica al Rey, ahora solicitando poner fin al tráfico, dice "que ni los enseres de la Compañía ni cuanto pudiera recaudarse de algunos partícipes sería suficiente para pagar a los acreedores".¹¹

Es muy interesante seguir la labor que en toda esta polémica va a desarrollar el Marqués del Real Tesoro, a la sazón Presidente de la Casa de la Contratación. Muchas de las juntas que por aquellos días celebra la Compañía fueron convocadas por él, en su misma casa, con el fin de conseguir un acuerdo entre los distintos pareceres de los accionistas.

¹⁰ La importante cifra que le debía la Compañía Gaditana, junto a 840.000 pesos en que se hallaba al descubierto con la Compañía Urtariz, fue la causa de la quiebra, después de más de un siglo de existencia. Madrid, 17 de diciembre de 1772. Súplica de don Juan Payán. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

¹¹ Cádiz, 26 de agosto de 1772. Súplica de Aguirre, Aristegui y Compañía. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

Entre sus actividades destaca el encargo que hizo a dos comerciantes de la ciudad, don Roque Aguado y don Juan Antonio Herrero, para que estudiasen la situación de la Compañía.¹² La contestación de éstos fue totalmente negativa, ya que no vieron ningún medio de que el Asiento pudiese continuar sin producir perjuicios a terceros, ni vieron el modo de evitar que los acreedores se reuniesen en la junta solicitada por Aguirre, ya entonces director de la Compañía.¹³

Si la situación económica era grave, la desunión entre los socios, la empeoraba aún más. Por un lado nos hallamos con el parecer del Director, don Francisco de Aguirre, y de la mayoría de los accionistas, partidarios de anular el Asiento; mientras que don José María de Enrile, representando la otra postura, se nos muestra a favor de que el tráfico se continuase.¹⁴ Este sostenía que según el balance hecho a fines de 1771 la Compañía debía de tener fondos suficientes para pagar a sus acreedores. En teoría así era; pero la mayoría de los accionistas seguían sin aportar el valor de sus acciones, y por lo tanto el dinero no existía. Esto lo sabía muy bien Enrile, bastante perjudicado por esa cuestión, y a esa carta jugaba.¹⁵

La Compañía debía en ese momento 798.991 pe-

¹² Cádiz, 28 de agosto de 1772. Carta del Marqués del Real Tesoro a Arriaga. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

¹³ Cádiz, 31 de agosto de 1772. Carta de don Roque Aguado y don Juan Antonio Herrero al Presidente de la Casa de la Contratación. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

¹⁴ Sin fecha. Súplica de don José María Enrile al Presidente de la Casa de la Contratación. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

¹⁵ Copia de la protesta hecha por don José María Enrile en la Junta de la Compañía celebrada en Cádiz el 25 de agosto de 1772. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

pos.¹⁶ Mientras que solo era acreedora de 869.102 pesos, incluyendo en ellos los 484.000 pesos que aún debían cinco de los accionistas fundadores de ella.

El cuadro que a continuación trazamos da a entender más claramente la cuestión:

<i>Accionistas</i>	<i>Acciones Pagadas Debidas</i>		
Verduc y Compañía	70	70	
Delaville y Compañía	70	70	
Don Juan Miralles	70		70
Don Miguel de Uriarte ...	250		250
Marqués de Purullena	84		84
Don Lorenzo de Aristegui.	126	86	40
Don Juan José de Goicoa ...	80	40	40
Don Francisco de Aguirre.	84	84	
Don José María Enrile ...	126	126	
<hr/>			
Total	960	476	484

Una liquidación completa, fechada en el mes de agosto de 1772, nos presenta el estado de todas sus dependencias, por la que queda bien de manifiesto las deudas que habían contraído, incluyéndose en ella los importes de las acciones que no habían sido satisfechos. Las diferencias que se pueden apreciar con las cifras que en conjunto hemos manifestado anteriormente son pequeñas y pueden ser debidas a la diferencia de fechas existentes entre los documentos que hemos utilizado.

16 Los principales acreedores eran Veduc, Kerlonguen, Payán y Compañía, a quienes se les debía 600.000 pesos; Doumoulin y Compañía; Stevenson y Went, de Barbados; don José María Enrile, Delaville Hermanos, y Jesson Welsch y Compañía. A.G.I., Indiferente General, 2.821.

He aquí el estado completo de las distintas dependencias de la Compañía:

<i>Deudores en Cádiz</i>	<i>Pesos</i>
Don Miguel de Uriarte	250.000
Don Juan de Miralles	70.000
Marqués de Villarreal de Purullena, vecino de Sanlúcar	84.000
Don Lorenzo de Aristegui	41.598
Don Juan José de Goicoa, vecino de Madrid.	40.451
Don Francisco de Aguirre, vecino de Cádiz.	24.428
Don Francisco Pepín González, oficial real de Puerto Rico	200
Don Pedro de Leguinasaral, vecino de Cádiz.	38
Don Pedro Díaz de Robles, vecino de Cartagena	968
Don Agustín de Pol, vecino de Tarragona.	345
Don Pedro Jorge de Iglesia, vecino de Cádiz.	2.298
Don Jacinto Vázquez, vecino de Chiclana ...	66
<hr/>	
Total	515.092

<i>Factoría de Puerto Rico:</i>	<i>Pesos</i>
Saldo de la última cuenta de don Joaquín Power, su Director	38.500
Importe de 8.352 barriles de harina, a 10 pesos barril	83.520
Importe de 113 negros a 200 pesos	22.600
Una habitación llamada el Hato de las Monjas, su costo en 1770	11.940
La Casa Factoría	8.108

5 balandras y 2 bergantines	25.000
Almacenes y tinglados para el abrigo de los negros	27.400
Efectos vendidos	40.000
Café o efectos para la permuta de los negros.	13.000

Total 270.068

Gastos realizados en esos años 160.068

Por tanto, quedaban a favor de la Compañía en esta Factoría 110.000

Factoría de La Habana:

Según los últimos avisos recibidos, deducido los gastos quedaban 40.000

Factoría de Cartagena:

Dinero en Caja	18.600
Varios deudores	18.225
35 negros a 225 pesos unos con otros	7.875
1.110 barriles de harina a 10 pesos	11.110
Otros varios renglones	3.500

Total 59.300

A rebajar:

Pérdida sobre dichos débitos	3.310
Sueldos del factor don Manuel José de Vega por 3 años y medio a 6.000 pesos	21.000

Total 24.310

Quedaba a favor de la Compañía en Cartagena 35.000

Factoría de Portobelo:

Saldo de la última cuenta del Factor	1.900
Débito de los oficiales reales o caja real ...	8.500
De efectos en ser y débitos distintos	4.200
Remesa de la Factoría de Panamá para compra de efectos	7.900

Total 22.500

A rebajar:

Pérdida sobre débitos	2.500
Sueldo del Factor por 5 años	10.000

Total 12.500

Quedaba a favor de la Compañía 12.000

Factoría de Panamá:

No hay cuenta formal, calculándose en 30.000

Factoría de Honduras:

Tampoco existe cuenta, graduándose en 20.000

Expedición en flota del navío San Rafael.	117.000
Flete de la vuelta de La Habana a Cádiz ...	3.000

Total 120.000

A rebajar de derechos de toneladas, escrituras, gastos de puertos, etc. 70.000

Queda a favor de la Compañía 50.000

Otras partidas suman 55.000

Total de bienes de la Compañía¹⁷. 877.000

En estas realidades se apoyaba Enrile para una y otra vez protestar y recusar los últimos acuerdos tomados por Aguirre y el resto de los accionistas, fundamentalmente el de solicitar la quiebra. Consiguiéndose el valor efectivo de las acciones que quedaban por pagar, la Compañía Gaditana podía continuar su comercio, y por ello acusa repetidas veces al Director de ella de no obligar a los socios a hacer efectivas las acciones. Bien es verdad que él tampoco lo había hecho, o al menos no lo había conseguido durante el tiempo que ejerció como Socio en ella.¹⁸

Al hacerse pública la situación financiera de la Compañía, todas las casas de seguros que eran acreedoras del Asiento acudieron al Presidente de la Casa de la Contratación para anular los que tenían hecho con aquella. El Marqués del Real Tesoro, después de sus muchas gestiones, no encontró otra solución en beneficio de la Compañía, para que los seguros continuasen siendo efectivos, que nombrar a aquellas casas acreedores preferentes sobre los bienes de aquella. Y así lo notificó

¹⁷ Estado de las dependencias de la Compañía del Real Asiento de Negros en el día de hoy, 25 de agosto de 1772. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

¹⁸ Cádiz, 28 de agosto de 1772. Carta de Aguirre, Aristegui y Compañía a Arriaga. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

Estado que manifiesta las Cabezas de Negros de todas Especies, que la Compañía del as^{to} Gen^l de Ellos, restablecida en 1^o de Mayo de 1773, ha introducido en el Puerto de la Havana desde 6 de Septe sig.^{to} en q^o efectuó la primera Entrada hasta 31 de Enero de 1779. a saber:

Pezos. Mulecos. Mulej. Total.

Desde 6 de Septe de 1773.
en q^o entró la 1^a Arm.^{ta} hasta fin de Diciembre del mismo año

En 3 Embarcaciones.	178.	29.	76.	283.
En el año de 1774. en 11 Embar. ^{tes} .	1151.	186.	544.	2181.
En el año de 1775. en 13 Embar. ^{tes} .	1489.	250.	605.	2344.
En el año de 1776. en 12 Embar. ^{tes} .	1508.	323.	442.	2273.
En el año de 1777. en 9 Embar. ^{tes} .	1354.	339.	519.	2212.
En el año de 1778 en 18 Embar. ^{tes} .	2420.	691.	1042.	4153.
En el año de 1779 hasta fin de				

Enero en una Embar.^{ta}. 221. 48. 32. 301.

8621. 1866. 3260. 13747.

Havana 3 de febrero de 1779.

Francisco Ant.
de Rotigarreta

al Director, a la vez que le ordena retener todos los valores de la Compañía en depósito, mientras daba cuenta de ello a la Corte.

En toda la actividad que desarrolla el Presidente de la Casa de la Contratación se nos manifiesta como defensor de que la Compañía debía de continuar su existencia; es decir, mantener la misma actitud sostenida por Enrile, y por supuesto parece ser que es la que prevalece en el Consejo de Indias. Y como consecuencia de esa postura, es la Real Cédula dada en San Ildefonso, el 10 de septiembre de 1772, por la que se conceden varias de las gracias solicitadas, para con ellas poder reparar las pérdidas de la Compañía y reanudar su comercio.¹⁹

Por ella se les va a permitir que puedan despachar desde Puerto Rico y La Habana las embarcaciones que necesiten a las colonias extranjeras en busca de negros y harinas, y que puedan dirigirse directamente a La Habana y demás puertos del Asiento. E, igualmente, conducirlos desde allí a donde les interese hacer las compras. También se les concede reducir el depósito en Puerto Rico de los 2.000 barriles de harina a solo 600.

Recibida la orden de ayuda se celebran nuevas juntas para discurrir los medios posibles para el restablecimiento del tráfico. Pero el acuerdo es difícil de conseguir. La mayoría de los accionistas, encabezados por el Director, continúan manifestando que es imposible todo intento de reanudar el comercio. Y solo la constancia del Presidente de la Casa de la Contratación, en una reunión celebrada en su propia casa, permite

¹⁹ A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

que tomen la determinación de seguir, solicitando para ello nuevas gracias.

Lo principal, ahora, es conseguir una moratoria de pago a los acreedores, por lo menos de tres años, aunque algunos de ellos se oponen a tal remedio.

Don Matías de Landaburu y el Marqués del Mérito, albaceas testamentarios de don José Montecristo,²⁰ acreedor de 30.500 pesos, contradicen la moratoria mientras no se les abone, al menos, 9.000 pesos. Indican esta cantidad basándose en los cálculos hechos sobre las existencias con que contaba en aquellos momentos la Compañía; según éstos los acreedores podían percibir un 32 % de lo que se les adeudaba.

Otro de los asistentes a aquella reunión, don Gil Kerlonguen, que representaba a la Compañía Verduc y Kerlonguen, y a quien se debía 600.000 pesos hace constar que no está habilitado por sus acreedores para conceder la moratoria. Y don Diego Duff, portador de varias letras impagadas, contesta igual: sin orden de la Compañía inglesa, a quien representaba, no puede concederla.

A pesar de estas oposiciones, los accionistas, ya dispuestos a continuar el tráfico, siguieron discurriendo la forma que les permitiese seguir el comercio durante los tres años que aún faltaban para concluir el Asiento. Por fin acuerdan solicitar varias franquicias, todas ellas a imitación de las que se habían concedido a los asientos celebrados con Francia e Inglaterra.

Van a solicitar que se les releve del pago del derecho de marca, permitiéndoles vender, sin embargo,

²⁰ Don José de Montecristo había sido el cónsul de Génova en Cádiz.

los negros a los precios estipulados en la contrata, a excepción de los que se llevase a Puerto Rico, Santo Domingo, Margarita y Trinidad. En todos estos lugares se seguiría con la baja de los 15 pesos fijados por el decreto real de 17 de febrero de 1768.²¹

Los precios de los antiguos asientos celebrados con Francia e Inglaterra habían sido de 300 pesos para las islas de Barlovento y Cumaná, Maracaibo y Santa Marta; y para la Nueva España, sus islas cercanas y Tierra Firme no se había estipulado ninguna limitación. Podemos añadir que el derecho de marca entonces solo alcanzaba la cifra de 33 1/3 pesos por pieza.²²

También van a pretender que la Compañía pueda despachar desde Cartagena y Portobelo las embarcaciones necesarias a las colonias extranjeras, y con el dinero suficiente para la compra de negros y harinas. Es decir, lo que habían conseguido para La Habana.

La solicitud, como la anterior, se apoya en anteriores asientos que no tuvieron limitación en cuanto al libre despacho de sus embarcaciones, y los hacían de todas partes según les convenía para la conducción y reparto de sus negros.

Una tercera petición estuvo dirigida a que se le redujesen al 4 % los antiguos derechos del 9 % que abonaban por todo lo que retornaban de su negocio. Significaba un capítulo importante este derecho, pues, como sabemos por las cláusulas del Asiento, tenían la

²¹ Real Decreto de 17 de febrero de 1768. A.G.I., Santo Domingo, 2 481.

²² Asiento, ajustado entre las dos Magestades Católica y Británica sobre encargarse la Compañía de Inglaterra en la introducción de esclavos negros en América durante treinta años, que empezaron a correr el 1 de mayo de 1713. Biblioteca Nacional, Sección de Manuscritos, 6.744, fol. 270.

obligación de traer al puerto gaditano todo lo que suponía su tráfico. Los antiguos asientos —una vez más hay que volver a ellos— gozaron de la libertad de extraer el producto de sus negros, libres de todo derecho, desde los puertos donde los vendían.

Por último, suplican poder introducir cuatro barriles de harina por negro, en vez de los dos que ya se le había concedido libres de derechos el año 1769,²³ en atención a los atrasos que ya entonces habían comenzado a experimentar.

Insisten, además, en una petición que ya anteriormente habían solicitado,²⁴ sin que nada sobre ello se le hubiese contestado. Se trataba de la facultad para poder recobrar los negros que no se le hubiesen abonado, en caso de insolvencia de los deudores, y que para el cobro de ellos, a quien pudiese hacer frente a las deudas, se les reconociese la cualidad de acreedor privilegiado antes que cualquier otra que no fuese la hacienda real. A la vez, solicitaban se ordenase a los gobernadores de los respectivos puertos del Asiento les auxiliase en los recursos que la Compañía presentase en estos asuntos, evitándoles así dilatados y costosos pleitos.

La petición concluye con la solicitud de licencia para poder comprar dos navíos en Panamá, de 400 toneladas cada uno, para desde allí poder llevar ellos directamente los negros al Perú, y retornar el producto de sus ventas en frutos, plata y oro, sin pagar derechos por ambos tipos de moneda.

²³ Real Cédula dada el 8 de mayo de 1769. A.G.I., Santo Domingo, 2.513.

²⁴ Madrid, 13 de febrero de 1772. Instancia presentada por Golcoa, apoderado de la Compañía en la Corte. A.G.I., Santo Domingo, 2.510.

POSICIÓN DE ENRILE

Todas estas peticiones se hacen sin el refrendo de Enrile. Y por lo tanto la diversidad de pareceres continuó manifestándose. Y también las Juntas de las Compañías siguen sucediéndose. En un nuevo intento de llegar a un acuerdo deciden proponer una instrucción a seguir para el nuevo giro y gobierno de la Compañía. Esta instrucción, formada por 17 artículos, tampoco fue unánime. En lo esencial, seguía alejada de la postura mantenida por Enrile, el cual le va a poner nuevas tachas.

Los capítulos de ellas son lo suficientemente claros para conocer la situación por la que atravesaban aquellos comerciantes gaditanos, y el nuevo enfoque que querían darle a la Compañía. También nos manifiesta la posición de Enrile, que continuaba siendo el gran financiero de ella.

Juzgamos que tenía motivos suficientes para mostrarse así. El total de sus acciones le había significado un desembolso de 126.000 pesos. Había ocupado durante siete años el cargo de Socio, por lo cual se le debían 14.000 pesos más. Y, además, había hecho dos préstamos: uno de 80.000 pesos, de los que sólo había podido recuperar 50.000; y otro de 38.000 pesos para poder celebrar una nueva contrata con una compañía inglesa.²⁵

Sólo con ver el cuadro de los accionistas se aprueba la postura de Enrile, a la que continuaba firmemente aferrado. De 476 acciones efectivas, con las que la

²⁵ Sin fecha. Memorial de don José María Enrile. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

Compañía había hecho todos los negocios hasta ese momento, 126 habían sido abonadas por él. Es decir, era el dueño de más de la tercera parte de todo el capital con que se contaba. Por todo ello, no podía consentir que accionistas insolventes siguiesen manejando su capital, y solicita del Rey que le nombre Director de ella. La petición lleva un significativo añadido: "que él lo sería muy gustoso sin sueldo alguno, acompañado de los Socios que se den, uno por el Asiento, y otro por los acreedores, con los cuales actuará de acuerdo."²⁶

Vamos a analizar a continuación los distintos artículos de la instrucción que hemos citado. De ninguna otra forma se aprecia mejor las diversas opiniones existentes, reflejándose en ella las dificultades por las que la Compañía Gaditana pasaba en aquellos años.

La primera conclusión a que llegan es a considerar necesario moderar los gastos de ella. Enrile está totalmente de acuerdo en este punto.

Acuerdan que el Director y el Socio, junto con un interventor nombrado por los acreedores, debían de firmar todos los documentos de la Compañía, y sólo en caso de enfermedad o ausencia de uno de los tres, tendrían validez con la firma de los otros dos. Enrile acepta este acuerdo siempre que él vaya a figurar con el cargo de Socio durante todo el tiempo que la Compañía subsista, y no sólo los dos años por los que ha sido nombrado.

Tampoco va a aceptar Enrile que en la Junta los acuerdos se tomen por mayoría. El parecer que quiere mantener es que la negativa de un accionista sea sufi-

²⁶ Doc. cit. en la nota anterior.

ciente para que el asunto lo decida el Presidente de la Casa de la Contratación, como juez conservador y privativo que es de la Compañía.

Otro de los acuerdos que ahora se toman consiste en que para los gastos extraordinarios que se tuviesen que hacer, el Director, el Socio y el interventor deberían de contar con el acuerdo de dos consiliarios que nombrasen los acreedores y accionistas, para poderlo llevar a efecto.

Deciden que los efectivos de la Compañía se guarden en un arca de tres llaves. Enrile lo acepta si las llaves son diversas, y necesarias las tres juntas para poder abrir la caja. Don Juan José de Goicoa continuaría en la Corte como Director Apoderado de la Compañía para todos los asuntos que se hubiesen de seguir en ella.

Como consecuencia de la reducción de gastos aprobados se van a eliminar empleados en Cádiz, quedando sólo un tenedor de libros, con sueldo de 500 pesos anuales, y dos mozos con 300 y 150 pesos cada uno.

Se aprueba que el Factor de La Habana donde iba a estar la Caja Principal de la Compañía desde entonces, cobre el 5 % sobre el importe de los negros y las harinas. Y lo mismo percibirían los factores de los otros puertos del Asiento. Pero a cargo de ellos correrían los gastos que se produjesen en las factorías, incluidos los sueldos de los dependientes que tuviesen.

También se van a especificar los nuevos sueldos de los altos cargos de la Compañía. El Director iba a cobrar 4.000 pesos y casa pagada. El Socio, 1.000 pesos, y el Apoderado en Madrid, 1.500. Enrile sólo

hace objeción en esto a que se le tenga que pagar la casa al Director.

Ofrecen repartir, antes de volver a continuar el negocio, entre los acreedores los fondos que se acababan de recibir en Cádiz, enviados por la factoría de La Habana. Enrile quiere que antes de hacerse esta distribución se le paguen a él 12.000 pesos, de los cuales había sido declarado por todos como acreedor privilegiado. Esta cantidad procedía de los sueldos que se le debían; y una vez que se desquitase esa cifra, debía de hacerse el reparto figurando también él como acreedor que era.

Nuevos nombramientos se van a hacer también para las factorías americanas. El que más nos interesa es el que propone como factor en La Habana a don Jerónimo Enrile, hijo de don José María, pero debiendo figurar junto a él, otro nombrado por los accionistas. Esta proposición indignó a Enrile padre. De ninguna manera aceptaba esta intromisión al lado de su hijo, al menos que fuera el otro un mero inventor, y no mancomunado.

Con estas nuevas instrucciones,²⁷ la Compañía se comprometía a continuar el negocio, contando para ello con 120.000 pesos, existentes de reservas en La Habana.²⁸

Como hemos visto, la disconformidad entre Enrile y el resto de la Compañía se sigue manifestando. A pe-

27. Instrucción acordada por los accionistas de la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.509.

28. En el balance presentado anteriormente hemos visto que en La Habana esa cifra no existía, sino una aproximada a ella en Puerto Rico. Es posible que con la suma de ambas, concentradas ahora en La Habana, es con lo que se esperaba poder continuar el negocio.

sar de ello se celebran nuevas Juntas, aparecen nuevos memoriales de Enrile, de la Compañía, y nuevos empeños del Presidente de la Casa de la Contratación para unificar los criterios.

Aguirre y el grupo de accionistas que le siguen, autores de la instrucción, siguen atribuyendo la oposición de Enrile al deseo de éste de ser dueño absoluto de la Compañía, y dirigirla así sin tener en cuenta a la mayoría. Postura defendida por aquél por considerar insolvente a la mayoría de los socios, y ser él el que tenía más dinero invertido, y como consecuencia el que más podía perder en el negocio, si éste se seguía manejando sin las precauciones y restricciones que solicitaba en su escrito.

Con todo, tanto la instrucción, como las nuevas gracias que han solicitado, son enviadas a Madrid, donde ahora se va a decidir el porvenir del Asiento y, por tanto, de la Compañía Gaditana.

ACUERDO EN MADRID

Las últimas solicitudes que continúan llegando al Consejo de Indias no aparecen tan respaldadas en sus peticiones como las anteriores. El Marqués del Real Tesoro se nos presenta en ellas como rendido en la dura lucha que ha sostenido por levantar la Compañía y manifiesta que ni siquiera con la otorgación de las nuevas gracias va a poder subsistir. La falta de créditos, de fondos y la inconciliable postura mantenida por sus miembros le daban la razón.²⁹

Además, en el Consejo de Indias van a pesar

29. Cádiz, 7 de noviembre de 1772. Informe del Presidente de la Casa de la Contratación. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

mucho las importantes solicitudes hechas, ya que el importe de esas gracias significaban cifras de gran consideración. Sólo la remisión del derecho de marca y la reducción de los derechos del 9 % al 4 % suponían una pérdida de 100.000 pesos anuales a la Real Hacienda. Los vecinos de La Habana también salían malparados con esa subida de 15 pesos por negro.³⁰

A pesar de ello, en la Corte continuaba el ambiente favorable para la Compañía. No sabemos si es por favorecer particularmente a algunos de sus socios, o es el temor de que, nuevas compañías extranjeras monopolicen la introducción de negros en América, lo cierto es que se aprecia una predisposición para evitar su ruina. Desde luego, si la Compañía no continuaba en el negocio negrero, éste volvía a manos extranjeras, pues aunque existiese algún español que se obligase a conducir alguna determinada cantidad a algún sitio, siempre sería bajo la condición de llevarlos en buques extranjeros, como habían hecho últimamente la Compañía de La Habana y los Marqueses de Premio Real y de Valdehoyos.

Los miembros de la Compañía, que conocen este ambiente favorable, envían sus representantes a Madrid. Además de Goicoa, su Apoderado permanente en la Corte, viaja también hacia ella don Juan Payán, miembro de la Casa Verduc, Kerlonguen.³¹ Por otro lado, Enrile envía a su hijo don Jerónimo.

30 Cádiz, 13 de noviembre de 1772. Carta del Presidente de la Casa de la Contratación a Arriaga. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

31 Cádiz, 24 de noviembre de 1772. Carta de la Compañía a Arriaga. La firman: el Conde Mirasol, hijo de Lorenzo de Arístegui; Francisco de Aguirre; por poder de Goicoa, Juan Martín de Aguirre; Francisca Power y doña Justina Dufresne y Cassenl. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

La Junta de Ministros del Consejo de Indias encargada del asunto, considera necesario que para llegar a cualquier solución es necesario que antes exista un acuerdo total entre las diversas partes de la Compañía. Van a celebrarse por aquellos ministros, y así consiguen elaborar un plan sobre los medios en que se debía restablecer el negocio del Asiento.

Con este acuerdo, el primero y principal paso estaba dado. El plan formado es otro documento fundamental para el estudio de la Compañía, ya que en él observamos los cambios operados en ella, motivados por las diversas circunstancias que hemos descrito, desde que quedó constituida en 1765.

Los tres representantes de la Compañía en Madrid acuerdan destinar los 48.000 pesos que tenían en efectivo en Cádiz para comprar nuevos negros. Con este objeto se desplazaría don Jerónimo Enrile a las Antillas extranjeras, en su viaje hacia la factoría de La Habana.³²

Cláusula interesante de este acuerdo nos parece aquella por la que se excluye definitivamente de la lista de los accionistas a don Miguel de Uriarte, el hombre que había conseguido con sus gestiones el Asiento, y que seguía sin haber abonado ninguna de sus acciones. Y por la misma razón son también eliminados de la Compañía el Marqués de Villa Real de Purullena y don Juan Miralles.

A partir de este momento la Compañía va a figurar bajo el nombre de Aguirre, Arístegui y Compañía. Y se va a especificar que La Habana pasa a ser la

32 Madrid, 23 de enero de 1773. Plan acordado por Goicoa, Payán y Jerónimo Enrile. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

Caja Principal del Asiento, figurando el frente de ella don Jerónimo Enrile y don Manuel Félix Riesch, ambos con las mismas facultades para administrar la factoría según las órdenes que recibiesen de la Dirección de Cádiz, de quienes serían apoderados generales. Sus honorarios serían el 8 % en que cargarían las ventas: el 5 % para Enrile y el 3 % para Riesch, pero dependiendo de ellos la casa de la factoría y sus dependientes.

Otro de los acuerdos esenciales es el de confirmar como Director a Aguirre, el cual percibiría un sueldo de 8.000 pesos, siendo obligación de él dejar a disposición de la Compañía los entresuelos y almacenes de su casa, y costear los gastos menores de la oficina. Enrile va a figurar como Socio Director durante tres años más, manteniendo a Goicoa en Madrid como Apoderado de la Compañía en la Corte. Los otros empleados serían un tenedor de libros, con sueldo de 500 pesos, un cobrador cajero y otro dependiente. Ambos con el sueldo que les designase la Junta.

Todos los caudales que llegasen de las factorías americanas, a excepción de los 60.000 que se habían acordado repartir entre los acreedores, y otras partidas para abonarles a Enrile los sueldos que se le debían, quedarían en poder de la Compañía para que ésta pudiese continuar el negocio, sin que los acreedores fuesen a solicitar más de lo que se les había acordado repartir ahora.

También se dejaban para el negocio los 48.000 pesos efectivos que había en Cádiz en esos momentos. Y a la Factoría de La Habana se le asignó para su trá-

fico 150.000 pesos, debiendo de remitirse a Cádiz todos los beneficios que se fuesen obteniendo.

Nuevas normas son ajustadas para el régimen interno de la Compañía. Los accionistas podían poner por su cuenta dependientes en las oficinas para que pudiesen instruirle de los asuntos que allí vieses, con la condición de que estaban obligados a trabajar en todo lo que en dichas oficinas se le ofreciese al Asiento.

Todos los libros de la Compañía, cartas y papeles se ponían al alcance de los accionistas, pero sin poderlos sacar de las oficinas. En cuanto al visto bueno de cualquier asunto debía de llevar la firma del Director y del Socio. Sin la consulta y el consentimiento de éste nada podía determinarse, a no ser que fuesen asuntos resueltos en las juntas generales. También ellos dos serían los que tendrían las dos llaves de la caja y los almacenes.

Una vez al mes se celebrarían Juntas; se acuerda llevar nuevos libros para observar mejor el giro que iba a tomar ahora el Asiento, y el no poderse vender las mercancías antes de que éstas llegasen, sino cuando ya estuviesen en el puerto y con muestras de ellas delante. Se considera, igualmente, la conveniencia de no señalarse un corredor determinado para la compra y la venta de los géneros, sino que se comisionase a varios para adoptar las mejoras ofertas y demandas.

Un rápido repaso a los distintos acuerdos tomados nos hacen ver que Enrile tenía razón, y que lo decidido es muy semejante a lo expuesto en los distintos memoriales por él solicitados.

Una vez conseguido este acuerdo la Compañía se comprometía a continuar el Asiento siempre que se les

otorgase las gracias que tenía solicitadas. Salvado ese primer escollo interno y contando, como siempre, con el apoyo real, las perspectivas le eran favorables. Insistimos en esa protección oficial hacia ella como causa del temor existente de que el comercio de negros volviese a caer en manos extranjeras, con los consiguientes perjuicios que ello había ya ocasionado. Todas estas causas, y el resultado del balance que acababa de hacerse, el cual proporcionaba un fondo superior a los 300.000 pesos entre todas sus factorías, permitía mantener esperanzas de que el Asiento se salvase. Con la rebaja de las pérdidas que se pudiesen haber tenido, el cálculo de los fondos era el siguiente:

	<i>Debía de haber</i>	<i>Estimación, hecha rebajas</i>
Puerto Rico	270.000	110.000
La Habana	60.000	40.000
Cartagena	62.000	35.000
Portobelo	21.000	10.000
Panamá	30.000	30.000
Honduras	20.000	20.000
En el navío San Rafael ...	50.000	50.000
Santo Domingo	5.000	5.000
Cádiz	50.000	50.000
Total	568.000	340.000 ³³

³³ Plano con los caudales que en 25 de agosto de 1772 existían de cuenta de la Compañía, sacado del balance hecho por Aguirre. A.G.I., Indiferente General, 2.280. Las cifras son las mismas que en el balance citado en la nota 17. La diferencia con aquél está en que aquí se hace mención de la factoría de Santo Domingo y de las dependencias centrales de Cádiz.

RENOVACIÓN DEL COMERCIO

Por todos los antecedentes referidos se resuelve conceder a la Compañía Gaditana la mayoría de las gracias que había solicitado.³⁴ La más importante de ella es la de poder despachar desde La Habana y desde Santiago de Cuba todas las embarcaciones que le conviniese, tanto a Africa como a las colonias extranjeras en busca de negros y harinas para todos los puertos del Asiento, a los cuales podría conducir directamente.

Otra licencia importante es el restablecimiento de los precios estipulados en el capítulo de la contrata celebrada en 1765. Se exceptuaban los puertos de Cumaná, Santo Domingo, Trinidad, Margarita y Santa Marta, donde debería venderse cada pieza a 275 pesos, y en Puerto Rico a 245. En todos los demás lugares del Asiento a 290 pesos. Esto supuso un gran beneficio al no tener que pagar el derecho de marca.

Esta última gracia solo se le otorga por los tres años que quedaban para completar el Asiento, y no por los otros que habían solicitado de prórroga para continuar el tráfico, y que también ahora se le va a conceder.

Todas las embarcaciones españolas que usasen para el nuevo tráfico podían sacar el dinero necesario para sus compras. La cantidad debía de regularse por los gobernadores y oficiales reales respectivos, considerándose justa la cifra de 180 pesos por cada negro y 8 pesos por cada barril que desembarcasen en cada uno de los tres puertos incluidos en la licencia —Puerto

³⁴ Dada en Aranjuez el 1.º de mayo de 1773. A.G.I., Santo Domingo, 2.350.

Rico, La Habana y Cuba— o que hiciese constar la Compañía haber introducido en los otros del Asiento. Debían de pagar por este permiso de extracción un 4 % de derechos.

La inclusión del puerto de la Veracruz entre los del Asiento, siempre que el virrey de la Nueva España avisase de la necesidad de negros, el poder reclamar los negros que vendiesen al fiado cuando los compradores no lo pagasen en los plazos estipulados, y el poder introducir tres barriles de harina libres de derechos; en vez de dos como se le había concedido en 1769, completan esta interesante orden, con la que la Compañía Gaditana va a intentar resurgir.

Con todas esas gracias va a continuar su negocio durante los años siguientes. Es la época en que mejor va a funcionar; el negocio se hace cada vez más intenso, y las introducciones de negros van a experimentar una gran regularidad, y con cifras por encima de lo previsto. Y lo que fue para ella aún más importante, el abundante tráfico de harina que ahora va a desarrollar, aunque este le creó, también, nuevas complicaciones.

El problema surge, fundamentalmente, en Cartagena al concedérsele el permiso de poder introducir tres barriles por cada negro que allí llevase. El Virrey de Santa Fe, Guirior, había trazado un plan de cultivos muy interesante para los campesinos de la meseta de Bogotá, y para llevarlo a efecto era necesario contar con los mercados de Cartagena, Portobelo y Panamá, los cuales, por la nueva concesión hecha a la Compañía, suponían un capítulo importante en su negociación.

Para que ésta no se interfiriese en aquellos proyectos, y para que tampoco saliese perjudicada, se va

a estudiar una fórmula para compensarla. Por ello se resuelve relevarla del 4 % que pagaba de derechos de lo que sacaban para la compra de los negros y las harinas. Aun así, esta nueva gracia sólo le iba a suponer a la Compañía unos 20.000 pesos anuales, mientras que dejaba de percibir por no poder introducir harina en aquellos lugares 514.000 pesos.³⁵

A modo de compensación de esta pérdida se le va a permitir comerciar con las colonias extranjeras con los frutos que reciban de la venta de los negros, exceptuando la grana, el añil y el tabaco.³⁶ La merced llevaba aparejada una ventaja fundamental para la hacienda real: con ello se evitaba la salida de dinero a otros países.

Al no tener que proveerse Cartagena y Portobelo de las harinas de la Compañía era absurdo tener que mantener allí el depósito a que se había obligado, por lo que se le va a liberar de ello.

Por último, la Compañía quedaba con la libertad de introducir en aquellos puertos un barril por negro que desembarcase, para el consumo de éstos y de sus factores y dependientes, mientras que los otros dos restantes que le correspondían vender allí, podían introducirlos en los otros puertos del Asiento. Esta concesión fue la que permitió el amplio comercio de harina que los comerciantes gaditanos mantuvieron en estos años. Era muy difícil de demostrar que las cantidades de harina introducidas en La Habana, por ejemplo,

³⁵ Madrid, 6 de julio de 1775. Súplica presentada por Goicoa a Arriaga. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

³⁶ Madrid, 2 de febrero de 1775. Informe de Gálvez a Arriaga. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

correspondían a los negros que habían desembarcado en Cartagena o en cualquier otro lugar.

Aunque de este ardid bien debieron de valerse, el tiempo que le quedaba de contrata —tres años más otros tres de prórroga— no podía ser suficiente para suplir la mala organización anterior y las grandes deudas que ello había ocasionado.

En 1776 terminaba el período que primero se concedió a la Compañía, y con él la exención que tenían de no tener que abonar el derecho de marca por la gracia concedida en 1773. Por ello, ahora se va a volver a solicitar dicha gracia por los otros tres años de prórroga que tenían para continuar el comercio. En la Corte todos seguían siendo pronunciamientos favorables hacia la Compañía, ahora quizá mayores por la forma en que mantenía su actividad, y se acepta la solicitud por los dos primeros años de la prórroga, quedando el Rey con la libertad de hacer la concesión también para el último año si el Asiento seguía cumpliendo como hasta entonces en la provisión de negros.³⁷

Y con este nuevo favor va a continuar el tráfico hasta el año 1778, fecha clave en su historia por una serie de acontecimientos que en los últimos años han sucedido en su sistema. Don José María Enrile ha cumplido en 1776 el período por el que fue nombrado para ejercer el cargo de Socio Director, y en su lugar figura ahora don Gil Kerlonguen. Y una vez fuera de los manejos interiores de la Compañía, de la que con-

³⁷ Cádiz, 6 de marzo de 1778. Carta de don José María Enrile a don José de Gálvez. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

tinuaba siendo el mayor interesado,³⁸ vuelve a la oposición manifestándose contrario a cualquier compromiso que la Compañía pudiese tener con las nuevas solicitudes que se van a hacer para obtener prórroga del Asiento.³⁹

Esta solicitud de prórroga había sido cursada por Goicoa, en un memorial de fines del año 1777, para conseguirla por seis años más, con las mismas gracias que se le había otorgado en 1773.⁴⁰

El aumento del tráfico que se había mantenido en los últimos años avalaba aquella petición. Se habían llegado a introducir un total de 18.000 negros, cifra realmente importante y que manifestaba el interés puesto en el cumplimiento de la contrata. Y con ellos, las deudas, que en 1772 se habían estipulado en 1.200.000 pesos, habían descendido a 700.000.

En su contra, para la consecución de la prórroga, la Compañía tenía la desunión que de nuevo comenzaba a manifestarse entre sus socios, y sobre todo el haberse desatendido en los últimos años la Caja de Puerto Rico. En la súplica de la prórroga se destacaba el gran número de negros introducidos, pero no especificaban los que a aquella isla habían ido. Y no puede olvidarse que Puerto Rico había sido la causa principal de la consecución del Asiento, para con él mejorar su situación, tanto económica como poblacional. Y aho-

³⁸ En este momento Enrile tenía en poder de la Compañía los 12.600 pesos que correspondían al importe de sus acciones, más 70.000 de varios préstamos que había hecho.

³⁹ Doc. cit. en la nota 37.

⁴⁰ Madrid, 10 de diciembre de 1777. Memorial presentado por Goicoa. A.G.I., Santo Domingo, 2.514.

ra había quedado abandonado por otras regiones económicamente más interesantes para la Compañía.

Por aquellas mismas fechas se recibe en el Consejo de Indias otra solicitud del Asiento, presentada por don Julián Martínez de Murguía, diputado del Consulado de Cádiz en la Corte, lo cual complica aún más la solicitud de la Compañía Gaditana. Intentaba aquél la concesión por diez años para poder introducir negros en Puerto Rico, llevándolos directamente de la Costa de Oro, "de los de la clase de arada, que eran considerados como los de mejor casta".⁴¹

Goicoa, conocedor de esta solicitud, acusó a Murguía de actuar como testaferro de extranjeros, que con el nombre de una nueva compañía querían introducirse en el negocio. A pesar de estas acusaciones la fórmula propuesta parecía ser favorable y sólo las condiciones internacionales de aquel momento hicieron que la nueva contrata no se realizase.

Las acusaciones del Apoderado de la Compañía Gaditana sobre si iban a ser extranjeros los que realizasen el negocio no debieron de contar en la resolución manifestada por el Consejo de Indias. En realidad tenía que ser así. No olvidemos que si la Compañía fue en un principio totalmente española, y más concretamente gaditana, las circunstancias le habían obligado a que entre sus accionistas se hubiesen ido incluyendo representantes de compañías francesas e inglesas. Y aunque no hubiese sido así, hemos visto cómo, a pesar de sus propósitos de comerciar directamente, esto no pudo ser. En sus repetidos memoriales solicitando nuevos privi-

⁴¹ /Min lugar/. 1 de diciembre de 1777. Representación de don Julián Martínez de Murguía. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

legios siempre habían manifestado hallarse en manos de las compañías inglesas por las contratas firmadas con ellas, de tal modo que se mantenía dependiendo de sus voluntades y arbitrios para la provisión de los negros, recibiendo lo que les querían dar y a los precios que imponían.

Y lo mismo que a esta Compañía les había ocurrido a otros asentistas anteriores. Todos habían sufrido pérdidas importantes que les habían puesto en el extremo de la quiebra.

No fue ésta la única solicitud de contrata que se recibe por estos años. Hay otra de varios vecinos puertorriqueños, entre los que figura Joaquín Power, antiguo factor de la Compañía Gaditana allí, y que se obligaban a introducir en la isla negros durante un período de diez años, en sus barcos o en extranjeros, libres del derecho de marca.⁴²

Otro antiguo miembro de la Compañía, Juan de Miralles, también presenta otra súplica para introducir negros en la isla de Cuba. Si se les concedía las mismas gracias y privilegios que a aquélla, se ofrecía a venderlos a 225 pesos la pieza, en vez de a 290 que era el precio a que negociaba la Compañía.⁴³

Pero, como hemos referido, las circunstancias internacionales habían cambiado, y parecía con ellas poderse conseguir una nueva forma de introducción de negros en la América hispana. Con Portugal se había

⁴² Puerto Rico, 26 de agosto de 1774. Súplica de varios vecinos. A.G.I., Santo Domingo, 2.356.

⁴³ La Habana, 12 de octubre de 1776. Súplica de don Juan Miralles, vecino de la ciudad. A.G.I., Santo Domingo, 2.356.

firmado un tratado de amistad, garantía y comercio, ⁴⁴ y por el artículo 13 de él se cedían a España las islas de Annobon y Fernando Poo, para poderse en ellas proveer de negros, en compensación de las cesiones hechas por España en el tratado preliminar de límites de 1.º de octubre de 1777. ⁴⁵

Desde allí, a España le sería posible negociar con los puertos cercanos de la costa africana, como eran los de Río Gabón, de los Camarones, Santo Domingo, Cabo Fermo, y otros. Por primera vez se iba a poder comerciar directamente con las factorías africanas, y en ese caso la contratación en la compra y venta de los negros debía de ser libre y directa, sin que se necesitase ningún Asiento.

Por todo lo que acabamos de referir, era difícil que la Compañía pudiese conseguir la prórroga que pretendía. ⁴⁶ El fin de ella estaba ya próximo. Y por ello no insisten en la solicitud como tantas otras veces habían hecho. Sólo van a intentar acabar el período que les queda de negocio con los máximos beneficios que puedan obtener. Y para ello solicitan la exención del derecho de marca para el último año, ⁴⁷ concediéndosele sólo la gracia de no pagar la mitad de él. ⁴⁸

Hay todavía una última súplica de la Compañía

⁴⁴ Asiento celebrado con Portugal. Archivo de Simancas. Sección II. Secretaría de Estado, leg. 7.142.

⁴⁵ Tratado firmado con Portugal el 1.º de octubre de 1777. Archivo de Simancas. Sección II. Secretaría de Estado, leg. 7.145.

⁴⁶ La primera solicitud hecha fue en 1776 y presentada por Golcoa para introducir negros en la provincia de Buenos Aires. Véase el cap. VIII.

⁴⁷ Madrid, 1 de agosto de 1778. Carta de Golcoa, apoderado de la Compañía, a don José de Gálvez. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

⁴⁸ San Ildefonso, 22 de agosto de 1778. Real Orden dada a la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

para que no se le considere extinguida hasta el día 6 de septiembre de 1779, como consecuencia de ser en esa fecha cuando se cumplían los seis años desde que se restableció el tráfico, aunque oficialmente concluía el 1.º de mayo. ⁴⁹ No sólo se le va a aceptar la propuesta, sino que se le autoriza a que si en esa fecha no hubiesen llegado a los puertos del Asiento las embarcaciones ya despachadas en el momento de la orden para provisionarse de negros, debían de admitirse las cargazonas que llevasen; añadiendo que los gobernadores, como jueces conservadores de ella, hiciesen justicia a los factores en el cobro de las deudas. ⁵⁰

Sólo en la isla de Cuba esas deudas ascendían a 200.000 pesos, de los cuales 90.000 correspondían a los vecinos de La Habana. ⁵¹

Las últimas noticias que tenemos de la Compañía por esas fechas de su extinción, o bien son del confuso tráfico que se mantenía o de deudas. Estas últimas directamente de ella o de casas ligadas mercantilmente al negocio. Todavía en julio de 1779 llegaron a La Habana dos balandras desde el Guarico conduciendo 234 negros, y otras dos salieron a comprar más sin tenerse noticias allí de la declaración de guerra con Inglaterra; y a fines de ese mismo año eran aún esperados, además de ellas, dos paquebotes —el "San

⁴⁹ Madrid, 8 de marzo de 1779. Súplica de Golcoa en nombre de la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

⁵⁰ El Pardo, 19 de marzo de 1779. Real Orden dada a todas las autoridades de Indias relacionadas con el Asiento de Negros. A.G.I., Indiferente General, 2.821.

⁵¹ Madrid, 10 de noviembre de 1779. Informe de Golcoa. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

Juan" y "La Industria"— que desde hacía doce meses se hallaban en el Guarico.⁵²

Varios meses tardaron en regresar, aunque todos lo hicieron posteriormente; pero ya sin ningún esclavo, bien por la escasez de negros que últimamente en aquellas islas se padecía, o bien por el temor de caer en manos de los ingleses.⁵³ Así acaba el tráfico negrero de la Compañía Gaditana.

Pero, como hemos dicho, las noticias sobre sus deudas siguen apareciendo. Aún en 1784 las reclamaciones continuaban. Las últimas conocidas por nosotros son de la viuda del gobernador Vergara, de Puerto Rico, al cual, por su negociación, tanto la Compañía como la Casa Brickdal, Mason y Jones, proveedores de negros del Asiento, habían estipulado pagarles 1.000 pesos anuales. El primer año cumplieron, pero al fallecer el gobernador en octubre del siguiente, el factor de la compañía inglesa en Puerto Rico, John Kennedy, había librado una letra de 823 pesos a favor de su viuda contra la Casa Brickdal en Cádiz. La letra, protestada en 1770, seguía sin ser abonada en 1784.⁵⁴ Y el citado factor, con todo el dinero que tenía de la compañía, había huido a las islas danesas sin volverse a saber nunca más de él.⁵⁵

Estos son los últimos sucesos de que tenemos noticias referentes a la Compañía. Una orden real, dada

⁵² Noticias de la Factoría de negros en La Habana. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

⁵³ La Habana, 8 de noviembre de 1780. Carta del gobernador Navarro a Gálvez. A.G.I., Santo Domingo, 1.230.

⁵⁴ Año 1784. Instancia de doña María Zejudo, viuda del gobernador Vergara, al Presidente de la Casa de la Contratación. A. G. I., Santo Domingo, 2.304.

⁵⁵ Cádiz, 22 de enero de 1784. Carta de Juan Brickdal al presidente de la Casa de la Contratación. A.G.I., Santo Domingo, 2.304.

en El Pardo el 25 de enero de 1780, concedía a todos los vasallos de España el permiso de proveerse de negros en las colonias francesas durante el período de la guerra que se mantenía con Inglaterra.⁵⁶ Desde ese momento puede decirse que quedaba finalizado el contrato con la Compañía Gaditana.

⁵⁶ El Pardo, 25 de enero de 1780. Real Cédula concediendo la libertad del comercio de esclavos negros. A.G.I., Indiferente General, 2.320.

CAPÍTULO VI

EL OCASO DE LA COMPAÑIA

CAUSAS DE LA RUINA

Diversos son los factores a enjuiciar para poder emitir un juicio sobre las causas que provocaron la ruina de la Compañía.

Quizá todo venga desde el principio de la contrata, la cual se hizo sin mucho conocimiento por parte de los comerciantes gaditanos de lo que era negociar con negros. Es muy grande la diferencia existente entre esta contrata y las otras anteriormente realizadas. Con las factorías africanas en poder de las otras naciones europeas, era imposible que una compañía nacional pudiera conducir negros a Puerto Rico sin exigir a cambio muchas de las condiciones que se habían dado a los ingleses, franceses o portugueses.

El precio establecido en la contrata con la Compañía Gaditana para vender los negros, aunque superior al que hasta aquellos momentos se había permitido, no era suficiente para obtener provecho de ese negocio, tal como éste se iba a seguir según las condiciones del Asiento. Se había tenido en cuenta los costos de compra en aquel momento en las costas de Guinea, pero pronto, como ya se ha referido, se vió que esos negros

no podían conseguirse, y hubo que acudir a otros sistemas que encarecieron, en mucho, las compras. En cambio, los derechos se mantuvieron durante algunos años en la alta cifra de 40 pesos.

DERECHO Y PRECIOS DE LOS NEGROS DE CONTRATAS ANTERIORES

Hagamos un poco de historia sobre los derechos que se habían exigido a Asientos anteriores, y los precios a que vendieron los negros. Con ello se verá como este es un factor esencial en la ruina en la que concluyó la Compañía.

El Asiento hecho con la Compañía de Portugal el año 1696,¹ ordenaba satisfacer por cada tonelada de las que cargaban los navíos 112 pesos y 4 reales. Esta contribución estaba regulada a la condición de cargar tres piezas por cada tonelada, por lo que correspondía pagar por cada esclavo 37 pesos y 4 reales.

Después, cuando el Asiento pasa a la Compañía de Inglaterra, aún se rebaja más el impuesto. Se abandona el sistema de tonelada, que a tantos fraudes daba lugar, y se establece el pago de 33 1/3 pesos por cada pieza introducida, de la medida de 7 cuartas. En todo el área del Caribe esta Compañía vendía a 300 pesos cada una de esas piezas, a 250 los mulecones y a 200 los muleques, tanto si eran varones como hembras.²

Estos precios sufrieron después bajas importantes, a partir de 1725, como consecuencia de un largo período

¹ Asiento celebrado con la Compañía de Portugal. Archivo de Simancas. Sección II. Secretaría de Estado, leg. 7.054.

² Asiento con Inglaterra. Biblioteca Nacional. Sección de Manuscritos, 7.774, fol. 270.

de paz en Europa. Fue entonces cuando más negros se introdujeron, coincidiendo con ello la época en que los cultivos cubanos adquirieron un gran volumen.

Con esos mismos precios y derechos comienza su negocio la Compañía de La Habana, en 1746, y antes la contrata celebrada con don Martín de Olibarry, en 1741. Este introdujo más de 1.000 negros anualmente, vendiendo a 200 pesos como precio máximo la pieza.

A este mismo precio comenzó sus gestiones la Compañía de La Habana. Pero pronto dio a entender que esa cifra le era gravosa por los mayores gastos y riesgos que le suponía la nueva guerra que había comenzado con Inglaterra, permitiéndosele vender a 259 pesos la pieza, a 239 los mulecones, y a 199 los muleques. Estos precios subsisten hasta 1750. En esa fecha una real orden le va a permitir la provisión de 500 negros piezas, obligándole a satisfacer 33 1/3 pesos por pieza y poderla vender hasta 300 pesos. Esto se consigue pretextando que la introducción se hace con negros de la Costa de Oro, que tenían más valor por ser muy solicitados. También es verdad que con esta Compañía, en 1751, se suben los derechos a 40 pesos para pagar por todos los negros que vendiesen de más de los concedidos. Y esta subida, que fue motivada por un caso particular de abuso, y como una especie de condenación, va a persistir en las siguientes contratas celebradas con la Compañía, y en la concedida a don Martín de Aristegui. Esta licencia, dada el 28 de junio de 1754, le permitía traer por su cuenta, para sus haciendas, a 200 negros, pagando 40 pesos de derecho por pieza.

Y en la nueva contrata con la Compañía de La Habana, en 1756, por la cual se le permitía introducir

un barril de harina por cada cabeza de negros que llevase, también van a persistir los 40 pesos de derechos. Estos negros se vendieron a 280, 250 y 210 los varones, según sus clases, y a 260, 240 y 200 pesos respectivamente las hembras.³

Después de la ocupación inglesa de La Habana, la primera contrata otorgada por el conde de Ricla fue a don Martín José de Alegría, en nombre de la Compañía de La Habana, para introducir 7.000 negros, obligándose a vender al Rey 1.000 piezas y 200 muleques a 150 pesos cada uno, y al público a 250, 225 y 220 pesos los varones, y las hembras a 230, 210 y 190 pesos. Por esta concesión depositó en las cajas reales de la ciudad 200.000 pesos y, posteriormente, como indemnización por haberse demorado en la entrega otros 9.100 pesos.

En 1764 se hace en La Habana una nueva contrata para introducir 1.000 negros. Es Villanueva Picó el nuevo asentista, el cual se comprometió venderlos al Rey a 158 pesos y dar a la hacienda real 2.000 pesos. Y en esa misma fecha, y con intención de venderlos a los vecinos, se compra por la real hacienda a don Cornelio Coppinger, a la Compañía de La Habana y a José Uqué, 972 negros a precios que oscilaron a 130 y 156 pesos. De ellos fueron vendidos por los oficiales reales a varios vecinos de la isla 538, bien al contado o a pagar en el plazo de ocho meses, a precios que fluctuaron entre los 254 pesos la pieza y 155 las mulecas.⁴

Más claramente expresamos en un cuadro los pre-

³ La Habana, 28 de noviembre de 1767. Noticia de los precios a que se han vendido los negros aquí en virtud de varias contratas, y derechos que pagaban. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

⁴ Notas de contratas existentes en el Ayuntamiento de La Habana. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

cios aproximados a que se vendieron en La Habana los negros desde 1740, por los diversos asentistas:

<i>Fechas</i>	<i>Piezas</i>	<i>Mulecones</i>	<i>Muleques</i>
Desde 1740 a 1752	200 a 250	180 a 240	150
Año 1753	280	250	210
Año 1754	300	270	225
Años 1755-1761...	290	260	220
Años 1763-1765...	250	225	200 ⁵

Estos números son los suficientemente expresivos. Y más, si añadimos que todos estos asentistas compraban a sólo 135 pesos la pieza, ya puesta en Cuba. En contraste, el aumento que sufrieron en los años siguiente fue enorme. La Compañía Gaditana llegó a pagar por una partida comprada en las islas Barbados, a principios de 1772, a los traficantes Stenvenson y Went a 200 pesos la pieza, cifra que superaba en más de 30 pesos la pieza a como habían comenzado a comprarlo en los primeros años de la contrata, después de haber fracasado el intento de conseguir en las factorías africanas.⁶

OTRAS CAUSAS

Esos excesivos precios de compra que acabamos de citar, eran en parte consecuencia de tener que pagar en Europa, tal como se había especificado en la contrata, y de lo cual ya hemos visto que pudo liberarse en los

⁵ Señalamos sólo el precio de los esclavos varones. Las hembras valieron de 20 a 30 pesos menos.

⁶ Cádiz, 30 de julio de 1772. Carta de la Compañía a Goicoa, su apoderado en Madrid. A.G.I., Santo Domingo, 2.517.

últimos años, pero cuando ya la ruina era incontenible.

Porque, y he aquí otra causa, a pesar de esos excesivos precios, y de otras dificultades que hemos venido reflejando tuvo para la compra de los negros, la Compañía cumplió casi siempre su compromiso. En 1770 había introducido sólo en La Habana 9.450 negros; es decir, casi el número a que se había obligado durante los 10 años de la contrata.

Causa principal fue también la obligación de sostener en Puerto Rico la caja principal, teniendo que pasar por ella todos los negros que se intentasen vender en los demás puertos del Asiento. Hemos detallado los gastos que esto supuso a la Compañía por el gran número de negros, que a veces, allí se reunían, por las pequeñas embarcaciones que había que mantener para hacer la distribución desde allí, y por otras causas que veremos al estudiar aquella Factoría.

A la conducción directa siempre se opuso la Corte por dos razones fundamentales: los perjuicios espirituales que podía traer el trato de tripulaciones protestantes con aquellos naturales, y la posibilidad de contrabando que se facilitaba al extranjero. Muchas fueron las súplicas para que se les librase de dicha obligación hasta que fue concedida en 1773. Los motivos expuestos, que lo impedían, estaban ya en desuso en aquella época avanzada del siglo XVIII, y cuando ya otros asentistas anteriores habían gozado de la libertad de tráfico directamente con los puertos que habían querido.⁷

Entre las causas de la ruina hay que hacer también referencia a la gracia que obtuvieron de poder negociar

⁷ Madrid, 10 de enero de 1772. Informe del Consejo de Indias. A.G.I., Santo Domingo, 2.518.

harina. Si, después, en los últimos años del tráfico de la Compañía este negocio remedió en cifra importante las pérdidas, en un principio le había producido grandes contratiempos. Después de dos años solicitando el permiso de su comercio, cuando se le concedió fue con la obligación de mantener en Puerto Rico un repuesto de 2.000 barriles, cantidad que a veces el gobernador de la isla obligó a aumentar en cuanto presentía o tenía simplemente rumores de un nuevo enfrentamiento con Inglaterra. Así llegó a obligársele una vez a tener 6.000 barriles en depósito, además de otros víveres y pertrechos de guerra, todo ello transportado en sus embarcaciones. Acaecía después que el temor pasaba, y entonces se ordenaba la salida de esas reservas con grandes quebrantos, porque mucha de esa harina, que había permanecido durante varios meses en los almacenes, se hallaba estropeada y había que tirarla, o a la más venderla a la mitad de su valor.⁸ Lo mismo les ocurrió en Cartagena y Portobelo.⁹

Otras muchas circunstancias desfavorables para su comercio encontraron a lo largo de su existencia: continuas controversias con los oficiales reales de los diversos lugares del Asiento, oposición en los gobernadores de Santo Domingo y Cumaná, en cuyos puertos prácticamente no pudieron hacer ningún negocio, embargo de sus navíos para cualquier necesidad urgente que existiese,¹⁰ tener que atender con el poco dinero

⁸ Madrid, 25 de enero de 1770. Carta de Golcoa a Arriaga. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

⁹ Cádiz, 28 de junio de 1772. Instancia de la Compañía Aguirre. Arístegui. A.G.I., Indiferente General, 2.820.

¹⁰ Madrid, 22 de agosto de 1789. Carta de Golcoa a Arriaga. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

con que contaba para su tráfico a las cajas reales,¹¹ etc. Todos estos inconvenientes, unidos a otros factores internos de la propia Compañía, que ya también hemos mencionado, sobre todo el de la falta de dinero efectivo en algunos accionistas de la empresa, lo cual obligó a solicitar créditos con altos intereses, fueron causas decisivas para que la Compañía Gaditana terminase su existencia con una importante pérdida.

CAPÍTULO VII

LAS FACTORIAS AMERICANAS DE LA COMPAÑIA

LA FACTORÍA DE PUERTO RICO

Por el desarrollo que hicimos de los diversos capítulos del Asiento, hemos conocido como en Puerto Rico se situaba la Caja Central de la Compañía, cómo allí tenían que llegar todas las cargazones de negros, y cómo desde allí debía de hacerse su distribución.

Puerto Rico se convertía así en el gran centro negrero del Caribe. Aquel mismo año —4 de noviembre de 1765— se había concedido permiso a la Compañía de Caracas para introducir 2.000 negros en Maracaibo y Caracas, debiéndose de conducir hasta Puerto Rico en bandera extranjera, y desde allí distribuirlos, sin que ninguno pudiese ser vendido en aquella isla para no perjudicar con ello a la Compañía Gaditana.¹

También hemos indicado como don Miguel de Uriarte, y sus socios, apoyaron su petición del Asiento con el intento de cultivar tierras y formentar con ello el pobre comercio que hasta entonces la isla había tenido; es decir, darle nueva vitalidad a aquel territorio que du-

¹¹ La Habana, 8 de enero de 1769. Carta del gobernador Bucarell a Arriaga. A. G. I., Santo Domingo, 2.515.

¹ Asiento con la Compañía de Caracas. A. G. I., Indiferente General, 8.770.

8.108 pesos, y los almacenes y tinglados contruidos para la vivienda de los negros en 27.400 pesos. ⁴

Estos almacenes se hallaban situados en el lugar de la Marina, y habían sido contruidos con la techumbre de tejas. El almacén debió de ser la primera construcción que allí hizo la Compañía, pues las obras fueron realizadas en la época del gobernador Vergara, después de obtener el permiso y la seguridad del ingeniero O'Daly, director de las fortificaciones que en aquel momento se construían, de que su situación no estorbaba en nada el gran proyecto de defensa de la isleta donde se hallaba situada la ciudad de San Juan de Puerto Rico. ⁵

El primer factor que la Compañía tuvo en la isla fue don Vicente Zabaleta, que la dirigió hasta 1768. En esa fecha, y como consecuencia del auge que el tráfico experimentó fueron nombrados dos: don Joaquín Power y don José de Novoa. Ambos estuvieron al frente de la Factoría hasta la muerte de Novoa, en 1770. A partir de ese momento, y como consecuencia de la crisis que la Compañía sufre, va a continuar solo al frente de ella Power, que además de ser factor era interesado en la sociedad gaditana.

A cuenta de los factores, que percibían como sueldo un tanto por ciento de los negocios que se realizaban, corrían los distintos empleados que la factoría necesitase.

Para la distribución de los negros desde allí a los distintos puertos del Asiento, la Compañía tuvo que mantener a un número determinado de pequeñas embarcaciones. Cinco eran las empleadas para este menes-

⁴ Estado de las dependencias de la Factoría en 1772. A.G.I., Indiferente General, 2.520.

⁵ Madrid, 23 de marzo de 1770. Súplica de Goicoa, apoderado de la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

ter en el año 1769, y cinco balandras y dos bergantines, en 1772.⁶

Todas estas obligaciones supusieron para la Compañía un gran gasto. En 1768 se estimaron ya en 130.000 pesos, y en los años siguientes todos los cálculos refieren una cifra superior a los 150.000 pesos anuales. Todas esas cantidades suponían un excesivo gasto para el poco volumen que su comercio experimentaba. Y todo ello como consecuencia de estar centralizado todo el tráfico en Puerto Rico.

Estas causas hacen que, ya en 1768, la Compañía intente salvar ese obstáculo contraviniendo algunas de las cláusulas establecidas en la contrata. La primera vez fue enviando a La Habana una cargazón de negros en el mismo navío que habían llegado a Puerto Rico; es decir, embarcaciones con tripulación extranjera. Y si tácitamente no se le va a aprobar se deja entrever cierta condescendencia, muy significativa de la opinión favorable que la Compañía gozaba en la Corte.

No de otra forma se entiende la orden dada al gobernador de La Habana para "que piense en protegerla en lo que pueda ser compatible con la justicia, porque la Compañía ha minorado el trato ilícito y por otros asientos no ha podido verificarse", en contestación a la comunicación que aquél había hecho de la llegada allí de una embarcación con tripulación extranjera.⁷

Cuando el Asiento se firmó se había pensado en hacer una introducción anual en Puerto Rico de 1.000 negros. Pero solo en los dos primeros años los que ha-

⁶ Madrid, 14 de febrero de 1769. Súplica de la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.516.

⁷ San Lorenzo, 12 de noviembre de 1768. Real Cédula dirigida al gobernador de La Habana. A.G.I., Santo Domingo, 2.515.

bían entrado pasaban de los 5.000, y todos ellos habían sido vendidos. Con este aumento la Compañía quiso compensar las pocas ganancias que en cada pieza tenía por las circunstancias a las que ya hemos aludido. De esa forma se obligó a extraordinarias adquisiciones de negros, sucediendo con frecuencia que en un mes llegasen a Puerto Rico más de 1.000.⁸

Hagamos la salvedad que este importante número de introducciones de negros no significó ninguna ventaja para Puerto Rico, ya que casi todos ellos eran trasladados para su venta a La Habana y Cartagena. Tenemos el caso concreto del año 1769, durante el cual solo 90 fueron vendidos a los vecinos de aquella isla, lo que demuestra las pocas posibilidades de sus habitantes para su adquisición.⁹

Volviendo a referirnos a las muchas introducciones que se hicieron durante esta primera etapa en Puerto Rico, hay que señalar que más que ventajas, supusieron importantes pérdidas para la Compañía. La Caja Central, y sus instalaciones, no estaban suficientemente preparadas para albergar ese crecido número de negros. Ni las cinco embarcaciones que tenían destinadas para su distribución eran suficientes para poder cumplir tal misión.

En ello se va a basar la Compañía al hacer su petición de licencia para poder enviar los negros a La Habana en embarcaciones extranjeras, ante las dificultades que se le presentaban de retener en Puerto Ri-

⁸ Así ocurrió entre el 3 y el 17 de noviembre de 1769, que llegaron a Puerto Rico 1.072 negros. Súplica de la Compañía, fechada en Madrid el 14 de febrero de 1769. A.G.I., Santo Domingo, 2.517.

⁹ Puerto Rico, 3 de diciembre de 1769. Informe de don Antonio Plo-singuer al gobernador Muesas. A.G.I., Santo Domingo, 2.822.

co los negros por un espacio de tiempo prolongado, dando lugar a una gran mortandad entre ellos. "La Compañía no los cuidaba, no los podía cuidar en grandes masas, como los dueños después podían hacerlo con los que compraban separadamente. Todos juntos es imposible cuidarlos con amor".¹⁰ De esta forma se expresaba la Compañía para conseguir su solicitud, y con ello evitar las grandes pérdidas que aquellas muertes, muy frecuentes, les suponían. En 1772, contando con los que habían fallecido durante las travesías, se calculaban las bajas sufridas en 1700, que traducidos a pesos hacían una cifra próxima a los 400.000.

Como consecuencia de todo esto, son continuos los informes de la Compañía Gaditana achacando su ruina a las obligaciones que incurrían con tener la Caja Central en Puerto Rico. No hay duda de que ello es cierto, y que le supone un elevado gasto. Pero son otras las causas que hay que añadir a ésta. En primer lugar, los continuos impedimentos que por parte de las autoridades puertorriqueñas siempre le fueron puestos, a pesar de que la Caja Central se había señalado allí para mayor utilidad de la isla. Ambas partes tienen razón en sus quejas. Y las opiniones de unos y otros, que vamos a manifestar a continuación, nos hacen comprender las posiciones de ambos.

El importante número de negros allí entrado en los primeros años provocaron un auténtico conflicto entre las autoridades isleñas y la Compañía, como consecuencia de los ingresos que intentaron hacer de harina en Puerto Rico. La oposición a que vendiesen la que

les estaba permitida introducir, en proporción al número de negros, fue constante, obligándole a que para ello pagasen los derechos correspondientes.

En 1768 le fueron confiscadas una balandra y una fragata, cargadas de harina, consignadas en Filadelfia a nombre de Vicente Zabaleta, factor de la Compañía. Mientras que éste insiste en que han sido compradas esas harinas para alimentar a los muchos negros existentes en los almacenes de aquella factoría, las autoridades puertorriqueñas consideran que eran para comerciarlas. Conocemos que aquellos navíos confiscados formaban parte de una contrata hecha por la Compañía con don Arturo Moilan para introducir durante un período de cuatro años 64.000 quintales de harina. Lo cual, efectivamente, supone una importante cantidad que nos hace pensar que no debía de estar dirigida toda a aquel menester de abastecer a los negros.

A su vez, los alegatos de la Compañía contra aquel comiso nos denuncian los permisos que los gobernadores de Puerto Rico daban a algunos comerciantes de la isla para que fuesen por la harina a San Eustaquio, la Martinica u otras islas cercanas, y cuyos viajes eran aprovechados para introducir también otras mercancías.

Estos permisos se aprecian con mucha frecuencia, y nos hacen sospechar que algún beneficio debía de irles en ellos a los gobernadores. No se entiende de otra forma que el permiso de vender le fuera anulado a la Compañía solo cuando algunas de esas balandras llegaban al puerto. Los comerciantes que conseguían esos permisos no solo introducían harinas, sino que completaban el viaje extrayendo muchos de los productos de la isla, con los cuales pagaban las mercancías que com-

¹⁰ Cádiz, 28 de junio de 1772. Instancia presentada por Aguirre, Arislegui y Compañía. A. G. I., Indiferente General, 2.820.

praban, sin abonar por ello ningún derecho. Las citadas islas de San Eustaquio y Martinica eran las más visitadas, y en ellas adquirían mantecas, bacalao, azúcar, cueros, vinos de Francia, confituras en aguardientes, etc., aunque la principal mercancía fue siempre la harina.¹¹

Había un tercer perjudicado en este sistema de licencias dado por los gobernadores de Puerto Rico. Los más dañados debían de ser los componentes de la Compañía de Barcelona, que en aquellos años tenían el monopolio del comercio de Puerto Rico. El hecho de que no exista ninguna queja de ella contra esas licencias es una demostración clara de que aquella Compañía, en su comercio, no contaba con la población de Puerto Rico.¹²

Años después, cuando la Compañía Gaditana se obligó a mantener allí un depósito de harinas, las controversias con los gobernadores y los oficiales reales se encresparon aún más. Muchas veces fueron obligados a comprar aquella mercancía a excesivos precios para que no faltase el depósito. Otras, se les obligó a aumentar el número de barriles señalado ante el temor de un asedio a la plaza por los ingleses. Y todo ello le supuso grandes pérdidas porque la harina se estropeaba con gran facilidad, después de varios meses de almacenadas con aquel cálido y húmedo clima.

Muchas más disputas podemos reflejar entre las autoridades de Puerto Rico y la Compañía. Llegó a prohibírsele que comprase alimentos para sus negros

¹¹ San Juan de Puerto Rico, 15 de enero de 1767. Carta del factor Zabaleta a la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.350.

¹² San Juan de Puerto Rico, 26 de octubre de 1766. Carta de Zabaleta a la Compañía. A.G.I., Santo Domingo, 2.350.

en 10 leguas alrededor de la ciudad de San Juan, ya que el elevado número de éstos significaba un importante consumo que podía repercutir en el encarecimiento de los precios para el abasto de la población de la ciudad. Dudamos mucho que esto fuese cierto y que no significase solo una excusa con que interponerse a las actividades de la Compañía, pues ni ésta ni ninguna otra dedicada al comercio de negros se distinguió nunca por tener bien alimentados a sus negros, sino que procuraban proporcionarles solo lo imprescindible para que siguiesen con vida hasta su venta.

El cobro de continuos y nuevos impuestos fue siempre otra constante manifestación de los oficiales reales de Puerto Rico. Así fueron obligados los factores de la Compañía a pagar la guardia de los soldados que se ponían a bordo de las embarcaciones que conducían los negros. Estaba reglamentado que se pusiesen cuatro soldados y un cabo, pagándosele uno y dos reales diarios, respectivamente, durante los tres o cuatro primeros días de la llegada del navío; es decir, hasta pasada la visita. Pero llegó a exigírsele que estando las embarcaciones en el puerto, fuesen españolas o extranjeras, siempre debería de haber en ellas una guardia de seis soldados, un cabo y un sargento. Esto debió de suponer otro capítulo importante de gastos, pues no hay que olvidar que todas las embarcaciones de su tráfico debían de pasar por aquel puerto, y solo el trámite de pasar los negros de unas a otras debían de suponer muchos días.¹³

Cualquier causa motivaba un nuevo problema entre aquellas autoridades y la Compañía. Como conse-

¹³ Vid. nota núm. 4.